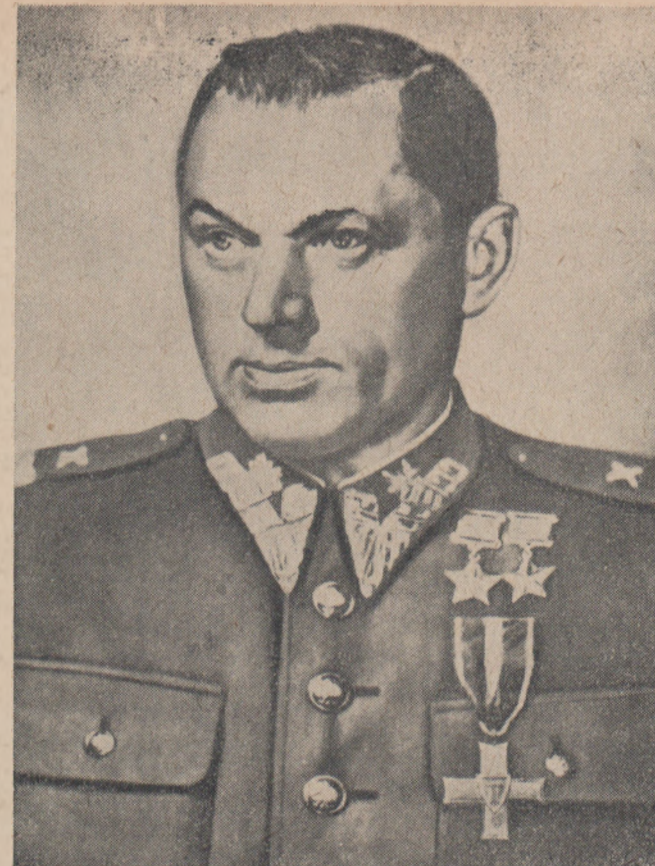


34 (322) ROK VII 24 SIERPNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR





Lotnicy polscy!

Warkotowi Waszych motorów towarzyszy dziś uwaga i sympatia całego narodu.

Waszym wzlotom w błękity polskiego nieba towarzyszą życzenia wszystkich współobywateli, abyście pomyślnie i zwycięsko torowali nowe szlaki rozwoju polskiego lotnictwa.

Uczcie się latać coraz wyżej, coraz szybciej, coraz lepiej. Nie pozwólcie, by Polska pozostała w tyle od najbardziej nowoczesnych zdobyczy Lotnictwa! Wciągajcie do nauki i pracy wielotysięczne zastępy młodzieży polskiej, która marzy o sukcesach naszych wysiłków w powietrzu, w lotnictwie, w przemyśle lotniczym i w komunikacji.

Cały naród podziwiać będzie z radością pomyślne wyniki Waszej pracy, popierać Wasze zamierzenia i osiągnięcia.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
BOLESŁAW BIERUT

Ludowe Wojsko Polskie widzi we wszystkich formach pracy Ligi Lotniczej poważny czynnik w tworzeniu silnego zaplecza i rezerw lotniczych, gwarantujących szybki i masowy wzrost naszej potęgi w powietrzu.

Wasza twórcza praca to dalsze zacieśnianie serdecznych więzów łączących nasze lotnictwo z najpotężniejszym dziś lotnictwem na świecie — bratnim lotnictwem Związku Radzieckiego.

Kontynuujcie nadal niezmordowanie Wasze wysiłki w celu mobilizowania najszerszych mas robotniczo - chłopskich wokół idei stworzenia silnego Lotnictwa Polski Ludowej.

Bierzcie sobie za wzór wspaniałe osiągnięcia lotników radzieckich, którzy pokazali światu całemu, że potrafią latać coraz szybciej, wyżej i lepiej.

Niechaj Wasza twórcza praca pod hasłem „LOTNICTWO STRAŻNIKIEM POKOJU" stanie się silnym elementem w walce mas pracujących całego świata o pokój, postęp i socjalizm.

Minister Obrony Narodowej
KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Marszałek Polski

NIECH ŻYJE LUDOWE LOTNICTWO POLSKIE

BŁĘKITNY ARTYKUŁ

Jak myślisz, młody towarzyszu, o czym będziemy pisać w naszym dorocznym, tradycyjnym już „błękitnym artykule"?

Przebiegasz myślą pamiętne dni Święta Lotnictwa. Rok 1945 — Warszawa w gruzach, przemysł zniszczony... Rok 1946 — pierwszy rok Planu Trzyletniego; nad odbudowującym się zwolna krajem unoszą się pierwsze szybowce, lotnictwo sportowe zaczyna się organizować... Rok 1947... 1948... pierwsze doskonałe konstrukcje szybowcowe... aerokluby, szkoły ożywają na dobre... Rok 1949... 1950... pierwszy odrzutowiec nad Warszawą... Ostatnie Święto Lotnictwa w drugim roku Sześciolatki...

A dziś?

Już wiesz, o czym będziemy pisać w „błękitnym artykule". O tym, że dziś, po ośmiu latach władzy ludowej nasza ojczyzna „przestała być krajem słabym, bezbronnym i niezaradnym", że dzięki radzieckim instruktorom i radzieckiemu sprzętowi nasi chłopcy w stalowych mundurach stanowią siłę, której wolą nie doświadczać na własnej skórze kamraci brunatnych zbójów z Luftwaffe — „bohaterzy" łotrowskich bombardowań w Korei i „zwycięzcy" bezbronnych kobiet i małych, nie umiejących nawet mówić dzieci. Nigdy dotąd nasze lotnictwo wojskowe nie było tak potężne i nowoczesne i to jest powodem naszej najszczerszej dumy i radości, a zarazem poczucia bezpieczeństwa. Czyż nie jest to tematem do najpiękniejszych, najbardziej wzruszających zdań „błękitnego artykułu"?

A nasze lotnictwo sportowe? Nie chodzi tu oczywiście tylko o ilość zdobytych rekordów czy doskonałych wyczynów. Najważniejsi są ludzie, między innymi i ty, młody towarzyszu. W ciągu tych trudnych, ale i pięknych lat walki o ludowy sport lotniczy dokonaliśmy wspólnym wysiłkiem, pod mądrym i przewidującym kierownictwem naszej partii bardzo wiele. Znikli raz na zawsze z naszych aeroklubów ludzie zapatrzeni w zachodnią technikę, wyzuci z patriotycznej dumy i zapału do twórczej pracy. Coraz mniej jest wśród nas takich, którzy stoją na uboczu. Coraz mniej jest ludzi nieuświadomionych i biernych.

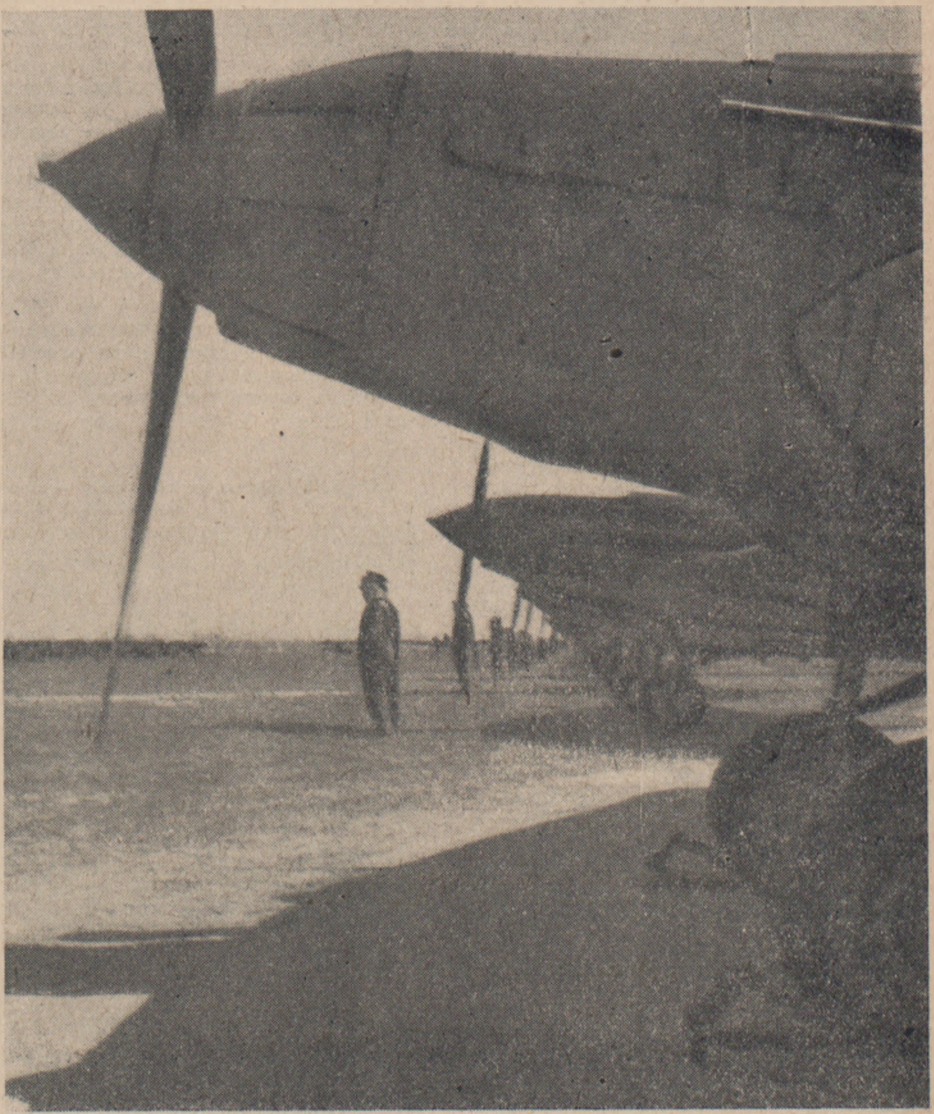
Coraz więcej jest natomiast ofiarnych, pełnych młodzieńczego zapału i poświęcenia pilotów, mechaników, spadochroniarzy, którzy potrafią rzetelną, rozważną robotą udowodnić swoją miłość do Ojczyzny. Dali tego dobry dowód realizując zwycięsko Czyn Zlotowy.

Objęcie przez Związek Młodzieży Polskiej szefostwa nad naszym lotnictwem to wielkie wydarzenie. Zacieśnia ono jeszcze bardziej więź młodzieży z naszymi skrzydłami. Coraz więcej bowiem młodych lotników, którzy biorą sobie za wzór życie Talalichina, Maresjewa i Mikołaja Gastello, rozumiejąc z każdym dniem lepiej tę najpiękniejszą z zasad moralności komunistycznej, że tylko życie wypełnione walką i pracą dla tak wielkiej idei jak szczęście ludzkości, ma swój sens. Oni to są budowniczymi naszego nowego, socjalistycznego lotnictwa. Oni to są pokoleniem, które zbuduje w naszym kraju socjalizm. Czyż nie są to rzeczy wspaniałe i urzekające?

Nikt, nawet najzagorzalsi wrogowie naszej Ojczyzny nie są w stanie zaprzeczyć, że budujemy potęgę i dobrobyt Polski w takim tempie i z takim rozmachem, jaki był dosłownie nie do pomyślenia za rządów kapitalistycznych. Tak samo budujemy i nasze lotnictwo. Na bazie szeroko rozwijającego się przemysłu rośnie i potężnieje nasze lotnictwo.

A nad tym wszystkim, nad ojczystą ziemią roztętnioną gorączkową pracą w upalne dni i gwiaździste noce — gwiżdżą odrzutowce, szybują bezgłośnie zwinne szybowce, terkoczą samoloty sportowe. Niebo nad Ojczyzną pełne jest czujnych, ofiarnych i dobrze wyszkolonych lotników.

Lecą samoloty nad fabrykami, gdzie uznojeni w żarze robotnicy wykuwają stalową moc naszego kraju. Lecą nad polami ornymi, skąd macha im przyjaźnie ręką oracz spółdzielczej ziemi. Lecą nad szkołami, przedszkolami i żłobkami, w których przebywają dzieci — największy skarb Polski Ludowej. Dzieci nie znające strasznych słów „wojna, nędza, bezrobocie, kapitalizm", urodzone w Ludowej Ojczyźnie, która jest matką dla wszystkich swoich dzieci — tych, co pracują na lądzie, tych, co pływają po morzach i tych, co latają w powietrzu.



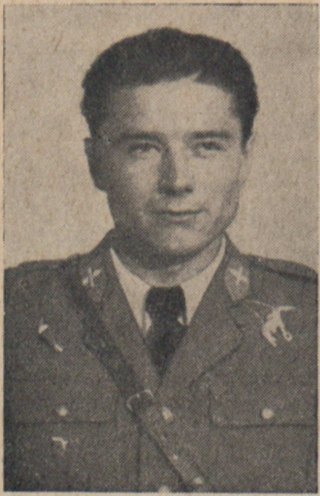
ZMP-owiec PILOT GIBKI

ZMP-owiec, oficer-pilot Gibki jest jednym z inicjatorów szlachetnej rywalizacji w czynie przedzlotowym o przodownictwo pomiędzy załogami. Jego pododdział wyszedł z tej rywalizacji zwycięsko, zdobywając miano przodującego.

Po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej Gibki zaczął latać na najbardziej nowoczesnym sprzęcie lotniczym, którym dziś włada po mistrzowsku. Oficer Gibki wiele zawdzięcza osobistej opiece i pomocy ze strony dowódcy, oficera Tanany. Oficer Tanana w porę udzielał pomocy młodemu pilotowi, dawał wskazówki jak osiągnąć mistrzostwo w technice pilotażu.

Opieka ze strony dowódcy i osobista praca nad podniesieniem swych kwalifikacji fachowych pozwoliły Gibkiemu stać się przodującym pilotem, który wzorowo opanował technikę pilotażu na nowoczesnych samolotach.

Oficer Gibki jest także przodującym strzelcem. Z ostatniego strzelania do celów naziemnych na 30 możliwych uzyskał on 20 trafnych.



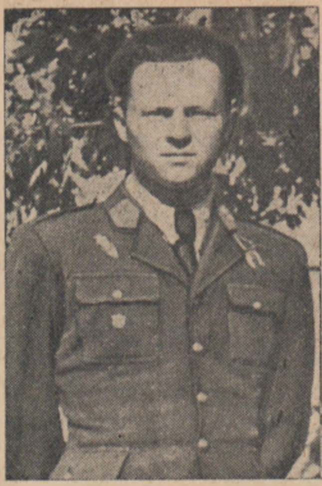
Oficer — pilot Gibki

Poważne osiągnięcia, dzięki umiejętnej eksploatacji sprzętu, ma oficer Gibki w oszczędności paliwa. W ubiegłym miesiącu zaoszczędził 5 550 kg paliwa. Dowództwo widząc jego postępy wyznaczyło go na stanowisko dowódcy pododdziału. Szkoląc swoich podwładnych wiele uwagi poświęca on szczegółowemu omówieniu każdego elementu lotu w czasie przygotowań do lotów.

Jako uczestnik Zlotu Młodych Przodowników oficer Gibki po złożeniu ślubowania postanowił jeszcze lepiej się szkolić i swoich podwładnych, aby stali się pełnowartościowymi obrońcami zdobyczy ludu pracującego, które gwarantuje Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

PRZODUJĄCY DOWÓDCA PODODDZIAŁU LOTNICZEGO

Oficer pilot Sokołowski jest jednym z wzorowych pilotów N-tej jednostki lotniczej. Kończąc Oficerską Szkołę Lotniczą jako jeden z przodujących uczniów został skierowany do jednostki myśliwskiej, gdzie w krótkim czasie osiągnął bardzo dobre wyniki wyszkolenia.



Oficer — pilot Sokolowski

Oficer pilot Sokołowski jest dzisiaj nie tylko przodującym pilotem ale i wzorowym strzelcem. Podczas ostatniego strzelania do celów naziemnych uzyskał bardzo dobry wynik: na 20 możliwych 15 trafnych.

Za sumienną pracę i zdyscyplinowanie otrzymał awans na stanowisko dowódcy pododdziału.

Zlot Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej oficer-pilot powitał pięknym czynem. Dzięki umiejętnej eksploatacji samolotu w powietrzu i na ziemi w krótkim stosunkowo czasie zaoszczędził trzy tony paliwa.

W szkoleniu młodych pilotów osiąga poważne rezultaty. Jego podwładni, których uczył, dzisiaj osiągają celujące wyniki zarówno z techniki pilotażu jak i strzelania.

GODNIE STOJĄ NA STRAŻY NASZYCH GRANIC POWIETRZNYCH

Wśród 200-tysięcznej rzeszy młodzieży przebywającej na Zlocie Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej znaleźli się nasi najlepsi piloci, oficerowie: Bławat, Ulatowski, Kałkus, Kozłowski, Kamiński, Polech, Caputa i Gibki.

Oni to przez codzienną, wytrwałą pracę nad doskonaleniem swych kwalifikacji pilotów myśliwskich zasłużyli sobie na zaszczyt uczestniczenia w Zlocie.

Okrzyki manifestującej młodzieży na cześć Ludowego Lotnictwa, jej braterskie pozdrowienia dla żołnierzy przesyłane za pośrednictwem delegatów na Zlot były piękną nagrodą dla naszych pilotów, techników, mechaników i innych specjalistów lotniczych, którzy codziennym trudem szkoleniowym godnie stoją na straży naszych granic powietrznych.

Młodzi piloci, którzy uczestniczyli w pochodzie — to synowie ludu pracującego. Wychowani przez organizację ZMP-owską, zostali skierowani do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, aby po jej ukończeniu stać się obrońcami zdobyczy mas pracujących.

Zlot Młodych Przodowników — młodzi piloci ZMP-owcy powitali poważnymi osiągnięciami w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

Z szacunkiem dziewczęta i chłopcy wymawiali na Zlocie nazwiska przodujących pilotów — oficera Kozłowskiego, który w okresie 20 dni kampanii przedzlotowej zaoszczędził 1 044 kg paliwa, czy pilotów Sokołowskiego i Rojka, którzy w okresie jednego miesiąca zaoszczędzili po 3 tony paliwa.

Realizując treść ślubowania złożonego w czasie Zlotu na Placu Konstytucji w Warszawie, nasi piloci — oficerowie Ulatowski, Bławat i Caputa mogą się już poszczycić poważnymi osiągnięciami pozlotowymi, tak w oszczędności paliwa jak i w mistrzostwie celnego strzału.

Młodzież pracująca jest dumna ze swych skrzydlatych obrońców, a zarazem jest im wdzięczna, że może spokojnie pracować, uczyć się i budować szczęśliwe jutro naszej Ojczyzny.

STELMASIEWICZ, por.

Grupa lotników wojskowych — delegatów na Zlot Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej w Warszawie.



KOBIETY-PILOTKI W LOTNICZYCH MUNDURACH WOJSKOWYCH



Oficer — pilot Sosnowska-Kamińska



Oficer — pilot Dziewiszek-Andrychowska

ADAM SPYTEK

Na twarzach tysięcy mieszkańców Warszawy, którzy zebrali się w roku ubiegłym na lotnisku Okęcie w dniu Święta Lotnictwa, malowały się jednocześnie zdumienie, zachwyt i duma. Oto nad trybuną na małej wysokości przelatują z ogromną szybkością trzy trójki samolotów odrzutowych najnowszej konstrukcji.

Lecą tak szybko, że wzrok obserwujących ledwo podąża za nimi. Za chwilę już są z powrotem, już trójka doskonałych pilotów „kręci" figury akrobacji, których wykonanie wymaga mistrzostwa w opanowaniu techniki pilotażu...

Jakże raduje się serce, gdy na niebie mkną nasze samoloty — srebrzyste maszyny z biało-czerwoną szachownicą na płatach i ogonie. Ogrania wtedy człowieka ogromna radość.

Już nigdy więcej nie powtórzy się rok 1939. Mamy bowiem dziś lotnictwo tak silne, tak nowoczesne, jakiego Polska nigdy w swej historii nie posiadała.

Skończyły się bezpowrotnie czasy, gdy kazano ci podziwiać „latające trumny", które w Polsce przedwrześniowej stanowiły „trzon" naszego lotnictwa.

Dzisiaj mamy sprzęt wyprodukowany rękami robotników radzieckich i polskich, sprzęt, który egzamin dojrzałości zdał na celująco w latach wojny z okupantem hitlerowskim.

Mamy doskonały sprzęt, jak również doskonałe młode kadry lotnicze, szkolone w naszych oficerskich szkołach lotniczych przez doświadczonych instruktorów.

O instruktorach chcę Wam właśnie opowiedzieć. Wiele już ukazało się publikacji o naszych instruktorach-pilotach, często czytamy w prasie o ich osiągnięciach, znamy już ich nazwiska.

Mało się natomiast pisze o kobietach-instruktorach, dlatego właśnie o nich pragnę Wam, Czytelnicy, opowiedzieć. Bohaterkami opowiadania będą oficerowie-piloci Sosnowska - Kamińska i Dziewiszek - Andrychowska, instruktorzy w jednej z naszych szkół lotniczych.

Oficer Kamińska wstąpiła do Oficerskiej Szkoły Lotniczej jeszcze w roku 1944. Pozostała w niej później jako instruktor. W czasie swej kilkuletniej pracy na tym stanowisku wyszkoliła już kilka „pokoleń" pilotów. Wielu z nich zajmuje dziś poważne stanowiska w lotnictwie.

W swej pracy instruktora oficer Sosnowska-Kamińska korzysta w głównej mierze z pomocy ze strony organizacji ZMP-owskiej. Na zebraniach ZMP-owskich omawiane są postępy poszczególnych członków, ich przodownictwo w wyszkoleniu i dyscyplinie.

Tu właśnie, na zebraniach, ZMP-owcy omawiają najskuteczniejsze metody udzielania pomocy kolegom słabszym w nauce, dyskutują na temat form pomocy koleżeńskiej i pracy samokształceniowej.

Posiadając takiego pomocnika oficer Sosnowska-Kamińska ma możność dokładnego poznania zalet i wad każdego ze swych podchorążych. Poznanie ucznia, jego zamiłowań, planów na przyszłość, charakteru i stosunków rodzinnych pozwala instruktorowi właściwie podejść do niego w okresie szkolenia.

Można śmiało powiedzieć, że dokładne poznanie młodego pilota — to podstawa dla dalszej pracy instruktora. Umiejętność głębokiego poznawania ludzi pozawala oficerowi Kamińskiej w porę zastosować najwłaściwsze indywidualne metody szkolenia.

Oto co na ten temat mówi oficer Kamińska:

— W moim pododdziale miałam kiedyś słabego ucznia, który pomimo pilności nie mógł opanować gruntownie przedmiotów teoretycznych. Przerabiałam z nim często poszczególne wykłady, aby mu pomóc w zrozumieniu teoretycznych podstaw z zakresu techniki lotniczej.

Oprócz tego przodujący uczniowie ZMP-owcy niemniej aktywnie opiekowali się swym kolegą, poświęcali każdą wolną chwilę na przerabianie z nim materiału lekcyjnego.

Po kilku tygodniach praca nasza dała oczekiwane rezultaty. Mój uczeń coraz lepiej zgłębiał wiedzę lotniczą. Powróciła mu wiara we własne siły, zaczął wierzyć, że może stać się dobrym pilotem. Podchorąży ukończył szkołę z wynikiem dobrym, a dziś jest przodującym pilotem w jednostce lotniczej...

Dzisiaj oficer-pilot Sosnowska-Kamińska szkoli dalej nowe kadry. Pracy swej poświęca się z całym zapałem, umiejąc pogodzić funkcję instruktora z obowiązkami gospodyni domu i matki dziecka.

...Na lotnisku słychać nieprzerwany warkot silników. Nieprzerwanie startują i lądują szkolno-treningowe samoloty.

Jest to zwykły dzień szkoleniowy w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Podchorążowie pod kierownictwem swych instruktorów opanowują praktycznie skomplikowaną technikę pilotażu. Jednych „wożą" jeszcze instruktorzy, drudzy latają już samodzielnie.

Niejeden z Was, Czytelnicy, nie zdaje sobie nawet sprawy z tego, jaka radość opanowuje instruktora, gdy jego wychowanek dobrze wykonuje ćwiczenia w powietrzu.

Nie od razu jednak lata się samodzielnie. Dzień ten w życiu pilota poprzedzony jest nieustanną, uporczywą nauką z zakresu opanowania skomplikowanej techniki pilotażu. Uczyć się trzeba dużo, a pod okiem naszych doskonałych instruktorów można nabyć wysokie kwalifikacje fachowe.

Jednym z instruktorów szkoły jest między innymi drugi nasz pilot-kobieta, oficer Zofia Dziewiszek-Andrychowska. Ma dziś 21 lat i duże doświadczenie w szkoleniu i wychowywaniu młodych pilotów.

W dzieciństwie nie myślała nawet, że będzie mogła prowadzić samolot.

W czasie okupacji hitlerowcy zaaresztowali całą jej rodzinę, zamordowali ojca w obozie koncentracyjnym w Grossrosen, a matka przeżyła piekło w Ravensbrück.

Nowe życie zaczęło się dla niej po wyzwoleniu. Matka jest dziś wiceprzewodniczącą Miejskiej Rady Narodowej w mieście Kępno, siostra studiuje na Uniwersytecie Warszawskim, druga pracuje w spółdzielni rolniczej we Wrzeszczu.

Dzisiaj oficer-pilot Dziewiszek-Andrychowska zdobyła miano przodującego pilota-instruktora, z zapałem szkoląc młode kadry lotnicze.

Nasze lotniczki Sosnowska-Kamińska i Dziewiszek-Andrychowska stają się żywym symbolem przemian, jakie dokonują się w naszym kraju, są potwierdzeniem tego, co mówi 66 artykuł Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

„Kobieta w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ma równe z mężczyzną prawa we wszystkich dziedzinach życia państwowego, politycznego, gospodarczego, społecznego i kulturalnego".

Nie mogłyby one w Polsce przedwrześniowej marzyć o tym, aby stać się pilotami. Dziś Polska Ludowa umożliwiła im pracę w umiłowanym zawodzie.

POZNAJEMY LOTNICTWO WOJSKOWE

(3)

LOTNICTWO ROZPOZNAWCZE

Lotnictwo rozpoznawcze jak już sama nazwa wskazuje przeprowadza rozpoznanie i zwiad. Dostarcza sztabom wojsk wiadomości o siłach nieprzyjaciela, jego ruchach i rozlokowaniach zarówno na froncie jak i na zapleczu. Czasami lotnictwa rozpoznawczego używa się do korygowania ognia artylerii. Zadanie polega w tym wypadku na obserwacji układu pocisków własnej artylerii na terenie nieprzyjaciela i informowaniu przez radio dowództwa o prawidłowości strzelania względnie skutkach ognia.

Lotnictwo rozpoznawcze posiada w swym wyposażeniu samoloty szybkie i zwinne, które muszą w jak najkrótszym czasie wykonać postawione zadanie. Rozpoznanie prowadzi się z samolotu za pomocą obserwacji wzrokowej lub przez fotografowanie terenu nieprzyjaciela. W tym celu samoloty rozpoznawcze są zaopatrzone w specjalne aparaty fotograficzne oraz w radiową stację nadawczo-odbiorczą.

Samoloty rozpoznawcze unikają zasadniczo walki — ich głównym zadaniem jest wywiad. Wiemy jednak, że nieprzyjaciel specjalnie zwraca uwagę na tego rodzaju samoloty i bywają wypadki, że bez walki obejść się nie można. W minionej wojnie do rozpoznawania używano zarówno samolotów myśliwskich, między innymi „Jaka-9", jak i lekkich samolotów bombowych „Po-2", które i w tym wypadku okazały się doskonałymi do tego rodzaju zadań.

Piloci Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" wykonywali bardzo często rozpoznania dla 1 Armii WP, wywiązując się z tego zadania bardzo dobrze. To właśnie samoloty „Warszawy" wykryły, a później zniszczyły hitlerowskie wyrzutnie V-2.

LOTNICTWO SPECJALNE

Lotnictwo specjalne. W skład tego rodzaju lotnictwa wchodzą samoloty i szybowce transportowe, samoloty sanitarne i łącznikowe. Samoloty transportowe przewożą wojska, służą do wysadzania desantów spadochronowych, przewożenia sprzętu bojowego, żywności i innych tym podobnych zadań. Szybowce transportowe mają zastosowanie w czasie wojny do zrzutów broni, żywności jak i wysadzania desantów. Ze znanych nam samolotów transportowych wymienić należy „Li-2", „Ił-12" oraz ostatni najnowszy samolot transportowy konstrukcji Tupolewa „Tu-70". W czasie pokoju samoloty transportowe spełniają swe zadania w komunikacji lotniczej. W Polsce PLL „Lot" posiada w swym wyposażeniu samoloty komunikacyjne „Ił-12".

Loty sanitarne wykonują zarówno duże samoloty transportowe, jak i małe, lekkie samoloty np. „Po-2", o których mówiliśmy uprzednio. Mają one zadanie przewożenia rannych, ciężko chorych, dostarczania lekarstw i lekarzy. Lotnictwo specjalne dysponuje również śmigłowcami.

Samoloty łącznikowe są to przeważnie samoloty lekkie (np. „Po-2") nie posiadające uzbrojenia, które mają zadanie bezpośredniej łączności poszczególnych wojsk lądowych, morskich i powietrznych wewnątrz kraju jak i przed frontem.

Trzeba jeszcze na zakończenie powiedzieć parę słów o **lotnictwie morskim**, które właściwie jako rodzaj lotnictwa nie istnieje, a wchodzi w skład floty morskiej. Samoloty sił powietrznych państwa działają zarówno nad lądem jak i nad morzem, gdzie prowadzą wyznaczone zadania zarówno myśliwce jak i szturmowce, bombowce i samoloty innych rodzajów lotnictwa.

W czasie ostatniej wojny wyodrębnił się co prawda pewien typ samolotów w tzw. **samoloty torpedowe**, które prowadząc działania nad morzem zrzucały przeciwko obcej flocie morskiej zamiast bomb torpedy — takie same jak wyrzucają łodzie podwodne. Ale samoloty torpedowe zaliczyć trzeba do lotnictwa bombowego, gdyż w istocie są to bombowce, zrzucające zamiast bomb torpedy.

Samolot torpedowy może unieść 2 torpedy wagi 1,3 tony. Umieszczone są one w zwykłym samolocie pomiędzy podwoziem, w wodnosamolocie pomiędzy pływakami. Celowanie torpedą odbywa się całą maszyną. W ostatniej wojnie radzieckie samoloty torpedowe działały na trzech frontach: na Północnym Oceanie Lodowatym, na Morzu Czarnym i Bałtyckim, skutecznie zwalczając jednostki faszystowskiej floty morskiej. Jako samolot torpedowy stosowany był między innymi bombowiec „Ił-4".

Flota morska posiada w swych ramach tzw. lotnictwo morskie. Dysponuje ona wodnosamolotami, których start i lądowanie odbywa się na wodzie. Oprócz tego lotnictwo morskie posiada tzw. amfibie, samoloty mogące startować i lądować zarówno na lądzie jak i wodzie. Niewykluczone jest posiadanie innych typów samolotów jak myśliwców, szturmowców, bombowców czy samolotów torpedowych. Dla tych samolotów flota morska posiada pływające lotniska czyli tzw. lotniskowce. Jeden lotniskowiec może pomieścić pod swym pokładem dziesiątki samolotów. Długość jego dochodzi do ćwierć kilometra, tj. 250 m, a szerokość wynosi około 30 metrów. Takie rozmiary pozwalają na zwykły start i lądowanie samolotu na pokładzie pływającego lotniska. Ciężar samolotu nie może przekraczać w tym wypadku 5 000 kg w locie. Bardzo często wielkie jednostki morskie jak krążowniki, pancerniki i inne, posiadają na swym pokładzie również wodnosamoloty, które kiedy wymaga tego akcja bojowa zostają wyrzucane w powietrze przez specjalne urządzenia tzw. katapulty.

Lotniskowce spełniają bardzo ważną rolę w flocie morskiej, a przede wszystkim w konwojach, które narażone są stale na niebezpieczeństwo ze strony samolotów torpedowych i łodzi podwodnych, jak również we wszelkiego rodzaju bitwach morskich.

*

Zapoznaliście się już z rodzajami lotnictwa i z niektórymi typami samolotów. Poznaliście sprzęt, na którym radzieccy i polscy piloci gromili faszystów.

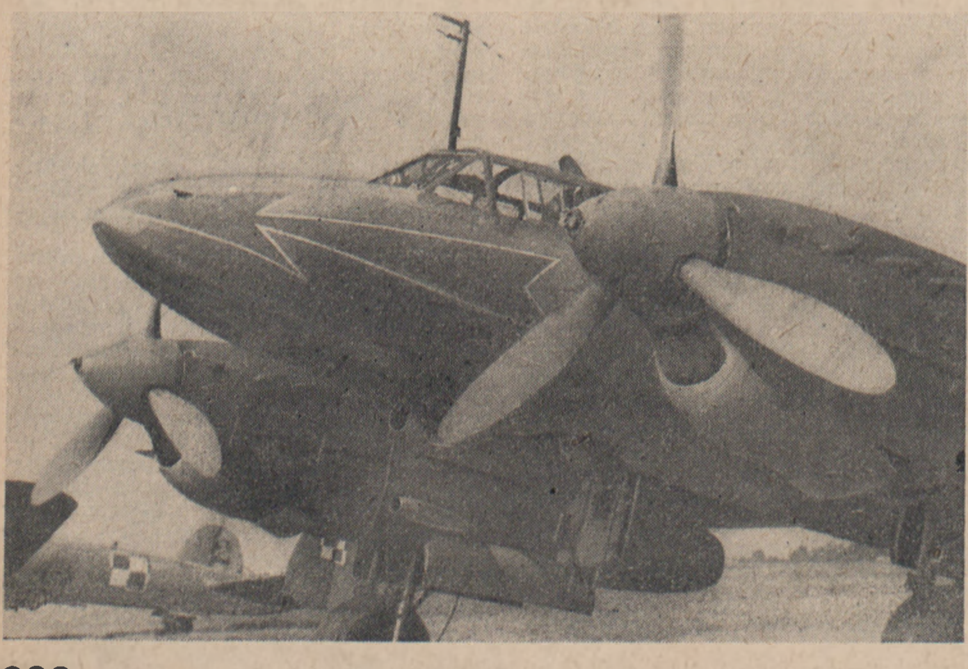
Z każdym dniem rośnie i potężnieje nasza Ludowa Ojczyzna. Wraz ze wspaniałym rozwojem naszego przemysłu i całej gospodarki narodowej wzrasta siła obronna kraju. W codziennej wytężonej pracy żołnierzy i oficerów rośnie i krzepnie ludowe lotnictwo wojskowe, osiągając coraz wyższy poziom wyszkolenia i gotowości bojowej.

W wyposażonych w doskonały i nowoczesny sprzęt oraz pomoce naukowe szkołach, w Oficerskiej Szkole Lotniczej i w Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych uczą się coraz to nowe kadry pilotów, obserwatorów, techników i mechaników.

Korzystając z doświadczeń minionej wojny polskich i radzieckich lotników rosną z każdym dniem nowe kadry naszego ludowego lotnictwa wojskowego — mistrzów we władaniu najnowocześniejszym sprzętem bojowym.

Czy ty będziesz wkrótce jednym z nich? **(K)**

Bombowiec nurkujący Pe-2 w służbie polskiego lotnictwa.
Foto: WAF



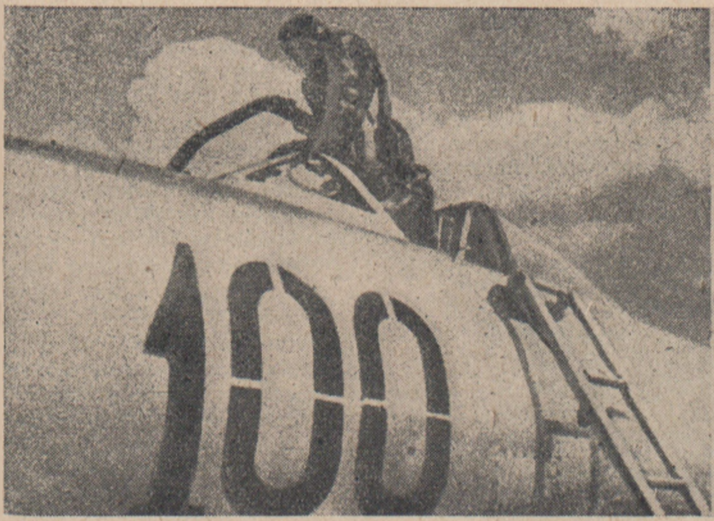
LOTNICTWO RADZIECKIE NA STRAŻY POKOJU ŚWIATA

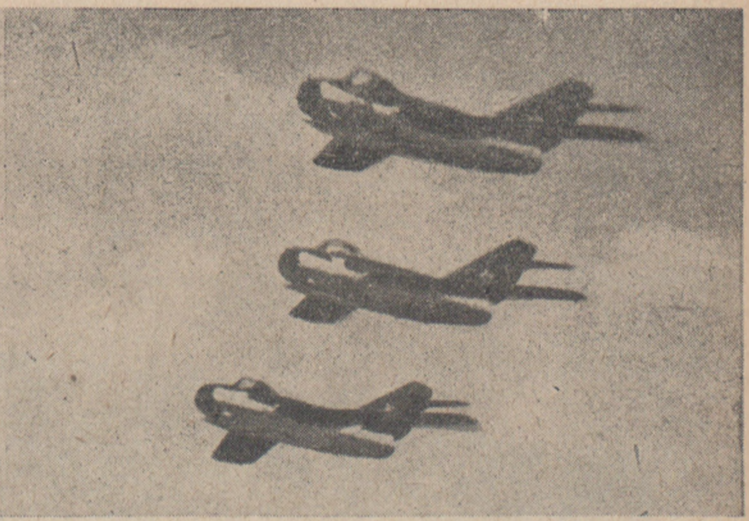


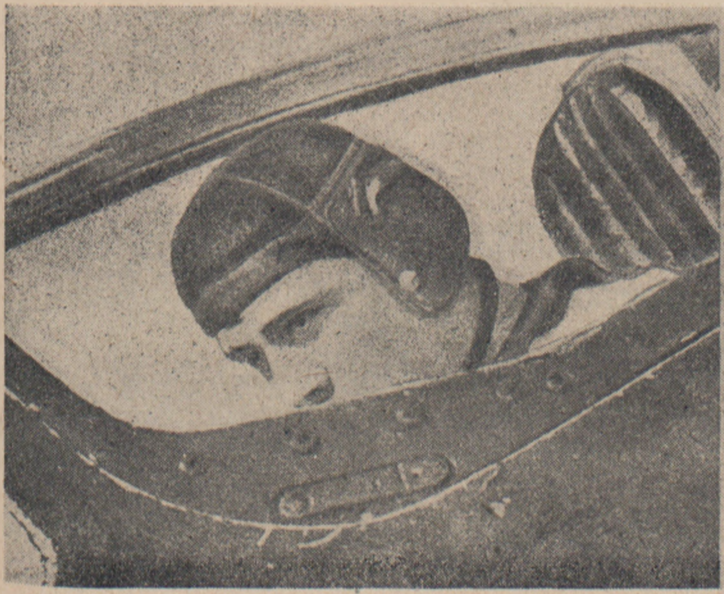
Samoloty odrzutowe konstrukcji wybitnych uczonych radzieckich od dawna już uchodzą za najlepsze i najnowocześniejsze na świecie. Radzieccy piloci wojskowi uczą się opanowywać w niezrównany sposób mistrzostwo pilotażu i tajniki latania na tym wspaniałym sprzęcie. Doskonale wyszkoleni piloci na nowoczesnych, doskonałych maszynach to skuteczna straż pokoju świata przed imperialistycznymi podżegaczami wojennymi. Lotnictwo radzieckie służyło zawsze, służy i będzie służyć najpiękniejszemu ze wszystkich celów — sprawie obrony pokoju i braterstwa między narodami.

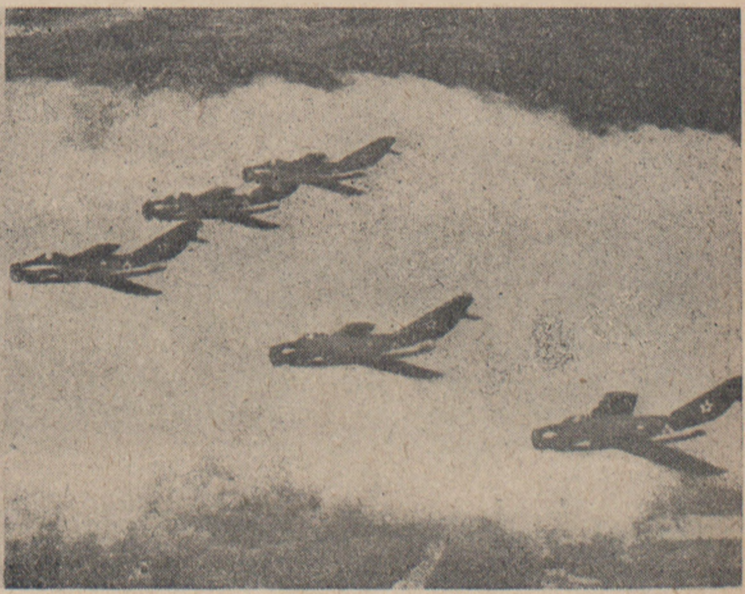
Na zamieszczonym poniżej montażu (zaczerpniętym z węgierskiego pisma lotniczego „Repülés") widzimy kilka fragmentów z życia jednej z radzieckich jednostek myśliwców odrzutowych. W prawym rogu — Przed startem pilot raz jeszcze powtarza przed dowódcą zadanie, które ma wykonać w locie. Zdjęcia z lewej strony: górne — W razie alarmu piloci w ciągu paru sekund znajdują się w kabinach i gotowi są do startu; dolne — Uważne, skupione oczy pilota wpatrują się w „cel", na który spada samolot jak drapieżny jastrząb. Zdjęcia z prawej strony: górne — Akrobacja zespołowa na odrzutowcach to bezsprzecznie najtrudniejsza forma kunsztu pilotażu; dolne — Lot w szyku również nie należy do zadań łatwych. Pomimo to piloci radzieccy wykonują go bezbłędnie.

(Wszystkie zdjęcia „Repülés")









A. SZTERNFELD

Z ZIEMI NA KSIĘŻYC

(Dokończenie — początek numerze 33 SiM-u z br.)

Szybkość rośnie nadal — coraz bardziej zwiększa się i wydłuża elipsa toru lotu. I nagle — w nieskończoności — urywa się cienka krzywa: strzałka szybkościomierza przekroczyła drugą czerwoną kreskę. Statek leci po jednej z gałęzi paraboli — linii, która nigdy nie połączy się sama z sobą. Zostały zerwane silne łańcuchy ziemskiego przyciągania.

Zamilkł grzechot wybuchów. Nastąpiła absolutna cisza i dziwna lekkość całego ciała. Pilot wyłączył silniki...

Jaką ma wielkość ta „szybkość ucieczki", „szybkość paraboliczna", osiągnięcie której pozwala statkowi zerwać łańcuchy ziemskiego przyciągania?

Jeśli wyobrazimy sobie, że szybkość „ucieczki" będzie nadana statkowi błyskawicznie, to na biegunie będzie się ona równała 11,2 kilometrów na sekundę. Na równiku można wykorzystać szybkość obrotu Ziemi i wtedy przy wzlocie rakiety we wschodnim kierunku wystarczająca będzie szybkość 10,7 kilometrów na sekundę. Przy wzlocie w zachodnim kierunku niezbędna będzie jednak szybkość 11,7 kilometrów na sekundę.

Lecz po przezwyciężeniu siły przyciągania Ziemi statek kosmiczny trafi do jeszcze silniejszego pola grawitacyjnego — potężnego przyciągania Słońca. Początkowo zegnie ono rozchodzące się gałęzie paraboli, aż w końcu złączy je w kręgu wokół siebie. Statek zacznie krążyć dookoła Słońca po orbicie zbliżonej do orbity Ziemi.

Przypuśćmy, że statek oswobodził się od przyciągania naszej planety i krąży wokół Słońca z szybkością Ziemi — 29,8 kilometrów na sekundę. Żeby mógł on teraz pokonać przyciąganie Słońca i ujść w przestrzeń między gwiazdy, musi uzyskać szybkość absolutną (szybkość w stosunku do Słońca) równą 42,1 kilometrów na sekundę, to jest dodatkowo zwiększyć szybkość o 42,1 — 29,8 = 12,3 kilometrów na sekundę. W tym wypadku statek będzie poruszał się po paraboli, w ognisku której znajduje się Słońce. Aby przezwyciężyć przyciąganie Ziemi, statek kosmiczny powinien rozwinąć szybkość równą 11,2 kilometrów na sekundę, aby zaś pokonać przyciąganie Słońca — jeszcze 12,3 kilometrów na sekundę. W ten sposób rakietowe silniki powinny zapewnić statkowi kosmicznemu sumaryczną szybkość równą 23,5 kilometrów na sekundę.

Czy nie ma możliwości zmniejszenia tej szybkości?

Jest. Można bezpośrednio z Ziemi wykonać „skok", który uwolni statek od obu pól przyciągania. Matematyczne obliczenia wykazują, że szybkość takiego „skoku" równa jest geometrycznej sumie obu „szybkości ucieczki", to jest zaledwie 16,7 kilometrów na sekundę. Wyjaśnimy to na przykładzie. Żeby podnieść się na dwa stopnie po 10 cm, trzeba wykonać dwa „skoki" z szybkością początkową 1,42 metra na sekundę. Można jednak zwiększając szybkość początkową do 2 metrów na sekundę wskoczyć od razu na drugi stopień.

Kierunek „skoku" z szybkością 16,7 kilometrów na sekundę musi być ściśle określony w stosunku do kierunku działania pola grawitacyjnego Słońca. Winien on być styczny do orbity Ziemi i skierowany zgodnie z jej ruchem. Sama chwila „skoku" winna być dokładnie dobrana dla każdego punktu kuli ziemskiej, ze względu na ruch obrotowy Ziemi.

„Skok" rakiety przypomina strzelanie z armat umieszczonych na okręcie kołyszącym się na falach wzburzonego morza. Armaty załadowane. Celowniczy znieruchomiał przy celowniku. Oto przemknął w nim cel. Celowniczy ciągnie energicznie za sznurek spustowy — jeśli spóźni się choć chwilę, pocisk zaryje się w wodę przy samej burcie lub poleci wysoko w niebo.

Szybkość, przy której rakieta może wylecieć poza granice systemu słonecznego jest jednak potrzebna nie zawsze. Tak np. dla doścignięcia planet szybkość powinna być większa od „szybkości ucieczki" w stosunku do Ziemi — 11,2 kilometrów na sekundę, lecz może być mniejsza od 16,7 kilometrów na sekundę.

W zakresie wspomnianych szybkości statek będzie leciał w przestrzeni międzyplanetarnej po orbitach eliptycznych. Analiza matematyczna wskazuje, że jeśli statek kosmiczny leci po torze półeliptycznym, stycznym do orbit planet, wymaga on zupełnie niewielkiej szybkości początkowej i małej szybkości lądowania.

Statek kosmiczny powinien wylecieć z Ziemi nie tylko w ściśle określonej chwili w ciągu doby, lecz i w dokładnie określony dzień, odpowiadający pożądanemu wzajemnemu położeniu planet. W przeciwnym razie może zdarzyć się, że statek nie zastanie w punkcie spotkania wyznaczonej planety. Takie najbardziej wygodne wzajemne położenia planet nie zdarzają się zbyt często. Możliwe są całe miesiące i lata, kiedy ani jeden statek nie będzie mógł opuścić Ziemi, gdyż wzajemne położenie planet nie będzie sprzyjało przelotom.

...Pilot statku kosmicznego, skierowanego na planetę Merkury, wyłączył rakietowe silniki i statek jak kamień wyrzucony z procy poleciał swoją bezwładnością. Przyciąganie zanikło, pasażerowie zbliżyli się do iluminatorów. Zupełnie niedaleko, na tle absolutnie czarnej przestrzeni wisi zielono-błękitna, wolno obracająca się kula — nasza planeta. Dokładnie widoczne są zarysy kontynentów. Odległość między planetą a statkiem zwiększa się z każdą sekundą o 7,5 kilometra. Ziemia szybko oddala się od rakiety, która ją opuściła: wzlot nastąpił w kierunku przeciwnym do jej ruchu wokół Słońca. Dlatego też statek, szybkość którego w stosunku do Słońca stała się znacznie mniejsza, leci w przestrzeń dookoła tego ciała niebieskiego po mniejszej elipsie niż Ziemia.

Mijają miesiące. Pasażerowie statku zajmują się naukowymi obserwacjami, doświadczeniami i bieżącymi pracami. Daleka Ziemia dawno przeobraziła się w świecącą błękitną gwiazdę. Daje się odczuć gorący, promienisty oddech Słońca. Za oknami zjawia się rosnący szybko nowy tajemniczy świat, połyskujący sino-stalowym odblaskiem Merkurego.

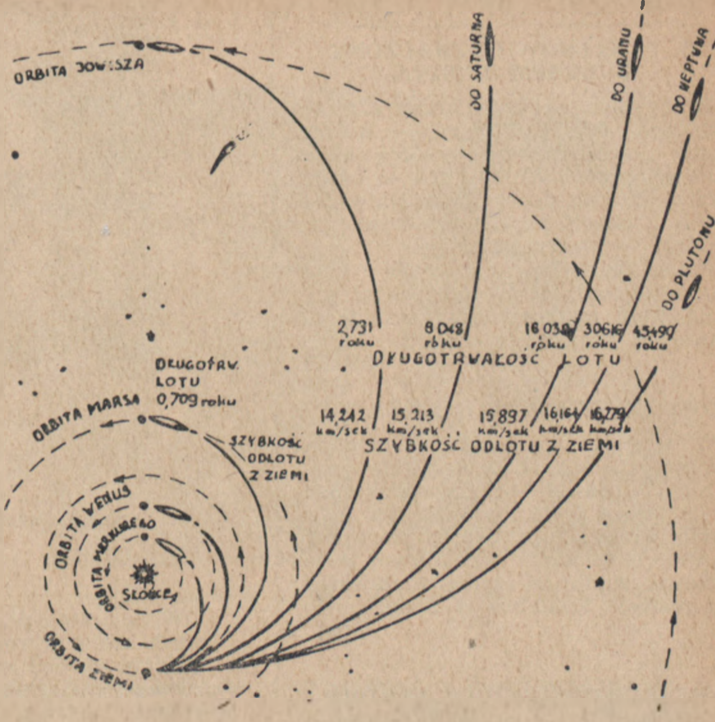
Statek dogania tę planetę, zmniejszając w każdej sekundzie odległość o 9,5 kilometra. Trzeba wyrównać szybkości, w przeciwnym razie statek kosmiczny podobnie jak wielki meteor lecący 10 razy szybciej od pocisku zaryje się w powierzchnię Merkurego. Przy tym zderzeniu stal kadłuba, brąz przyrządów, ładunek i zapasy wybuchną jak dynamit. Energia kinetyczna zamieni się w cieplną i wybuch spali metale tak, że ze statku nie zostanie nawet ślad, nic oprócz gigantycznego leju wyrwanego w metalicznej skorupie niegościnnej planety. Nawet atmosfera nie złagodzi siły uderzenia — Merkury nie posiada gazowej powłoki...

Lecz pilot statku wykorzystał wszystkie swe umiejętności, aby zapobiec uderzeniu o planetę. W ostateczności mógłby on jeszcze daleko od Merkurego rozpocząć hamowanie statku odwrotną pracą silników rakietowych, zmniejszając tę składową szybkości spotkania, która istnieje na skutek przyciągania słonecznego (9,5 kilometrów na sekundę). Daje to możność przybliżenia się do planety z małą szybkością. A zatem gdyby rozpoczął się upadek statku na Merkurego, pilot mógłby zniweczyć i tę szybkość równą 4,3 kilometra na sekundę.

W ten sposób straciłby on tyle paliwa, ile wymagałoby zahamowanie szybkości równej 13,8 kilometra na sekundę.

Lecz pilot rozpoczął hamowanie tych dwóch szybkości zbliżając się bezpośrednio do planety. W tym wypadku musiał on pokonać szybkość równą 10,4 kilometra na sekundę.

...Kilka obrotów dźwignią i statek odwrócił się dyszami w kierunku sino-stalowej tarczy Merkurego. Znów zagrzmiały uruchomione silniki rakietowe. Na pasażerów przywykłych do stanu prawie zupełnej równowagi znów naszedł ołowiany ciężar. Szybko zbliżająca się tarcza planety zajęła już prawie połowę horyzontu i nagle z kuli przeobraziła się w czaszę, w środku której znajdował się statek. Jeszcze krótka chwila — zwolnione, łagodne schodzenie i ziemski statek wylądował na powierzchni najbliższej Słońcu planety.



Najbardziej ekonomiczne tory lotów na planety, niezbędna szybkość wzlotu i czas potrzebny dla osiągnięcia różnych planet.

Szybko mijają dni wypełnione ważnymi obserwacjami, doświadczeniami, zbieraniem kolekcji i innymi pracami naukowymi. Przyszedł czas pomyśleć o powrocie na Ziemię. Jest oczywistym, że statek i teraz musi wyczekać odpowiedniego wzajemnego położenia planet, które powtarza się tylko raz na 115,9 ziemskich dób.

Oto nadszedł ten dzień. Pilot rozwinął początkowo przy wzlocie szybkość, którą wyhamował przed lądowaniem — 10,4 kilometrów na sekundę i statek poleciał po półelipsie stycznej do orbity Merkurego i Ziemi.

Do ziemskiej atmosfery statek wleciał z szybkością 13,5 kilometrów na sekundę. Lot ślizgowy — początkowo w wysokich, rozrzedzonych warstwach atmosfery, a później w bardziej gęstych — zahamował i zniweczył tę szybkość.

Kosmiczni podróżnicy, pierwsi ludzie, którzy odwiedzili najbliższą Słońca planetę szczęśliwie wylądowali na jednym z lotnisk kosmicznych.

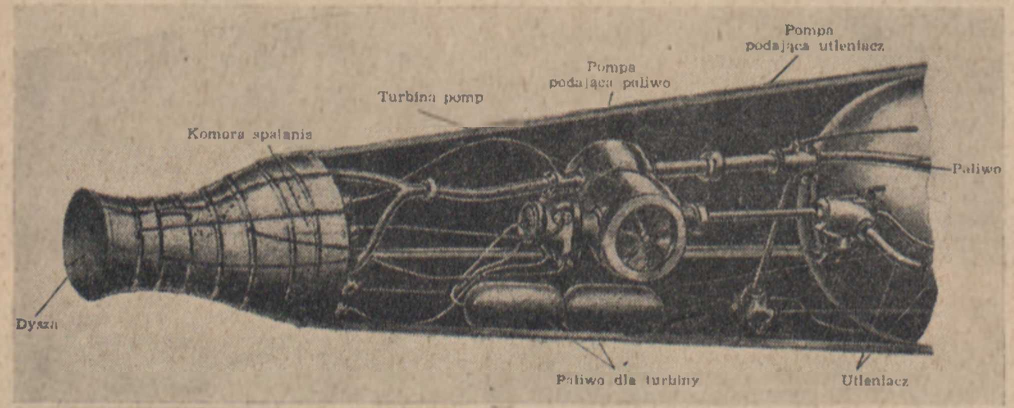
*

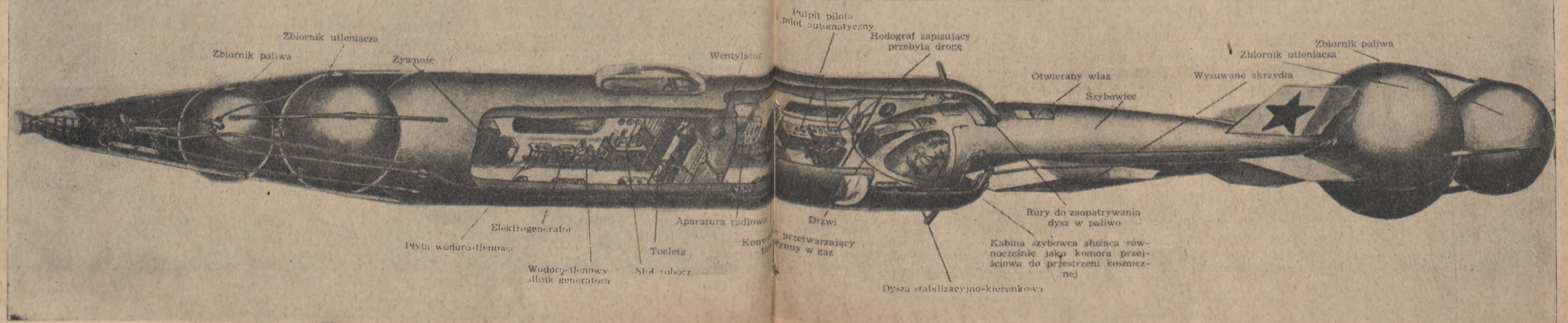
...Jeszcze nie nastąpił dzień odlotu z Ziemi pierwszego statku międzyplanetarnego. Jeszcze leży w górach ruda, która przeobrazi się w jego stalową powłokę, a przyszli piloci-kosmonauci dopiero przyswajają sobie na ławach szkolnych głęboką mądrość elementarnej matematyki i fizyki.

Śmiała myśl uczonych już dziś przewiduje najdrobniejsze szczegóły przyszłych lotów, rozpatruje wciąż nowe i nowe warianty konstrukcji statku kosmicznego, kreśli pewną ręką na planie wszechświata trasy międzyplanetarne.

Wg. „Techniki Mołodioży" opracował EFER.

Na rysunkach poniżej — przewidywany kształt przyszłej rakiety międzyplanetarnej, na której polecimy na księżyc.





U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

W. P. KLIMOW ODZNACZONY ORDEREM LENINA

Znany radziecki konstruktor silników lotniczych W. P. Klimow — Bohater Pracy Socjalistycznej, twórca kilkudziesięciu świetnych silników — odznaczony został przez Radę Najwyższą ZSRR z okazji swych sześćdziesiątych urodzin — Orderem Lenina.

Prasa radziecka poświęciła wiele miejca odznaczonemu, omawiając jego działalność naukową oraz zasługi dla lotnictwa radzieckiego.

(klim)

NOWE DOKUMENTY O MOŻAJSKIM

W archiwach miejskich Wołogdy i Leningradu odnalezione zostały przez uczonych radzieckich nowe dokumenty dotyczące życia i działalności Aleksandra Możajskiego, twórcy pierwszego na świecie samolotu. Rzucają one nowe, ciekawe światło na zasługi Możajskiego dla rozwoju lotnictwa w Rosji.

(w)

WSZECHZWIĄZKOWY REKORD MODELARZA RADZIECKIEGO L. ACHNAZARIANCA

Lotnicza komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła jako rekord wszechzwiązkowy osiągnięcie armawirskiego modelarza Lewona Achnazarianca. Skonstruowany przez młodego modelarza kadłubowy model samolotu typu „latające skrzydło", zaopatrzony w silnik odrzutowy „Li-5" konstrukcji modelarza L. Lipińskiego, w dniu 11 maja br. utrzymał się w powietrzu 6 min. 12 sek. Poprzedni rekord w tej kategorii należał do modelarki Zinaidy Firsiuk z Charkowa.

(R.F.)

ZAWODY MODELI POKOJOWYCH W PRADZE

W Pradze odbyły się zawody modeli pokojowych, w których wzięło udział kilkudziesięciu zawodników z całej Czechosłowacji. W zawodach startowało 90 modeli.

Pierwsze miejsce zajęła ekipa z Tatry, która zdobyła największą ilość punktów. Model pokojowy jednego z jej uczestników — Rudolfa Czernego — utrzymywał się w powietrzu przez 5 minut 45 sekund. Wynik ten był lepszy od poprzedniego rekordu Czechosłowacji ustanowionego przez Koraczika i wynoszącego 5 minut 12 sek.

Pierwsze miejsce w kategorii modeli kartonowych zajął modelarz Buczar, którego model utrzymywał się w powietrzu 7 minut i 38 sekund.

(w)

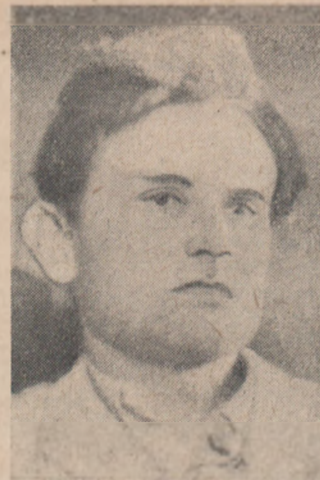
W AEROKLUBIE SOFIJSKIM

Młodzież stolicy Bułgarskiej Republiki Ludowej — Sofii bardzo interesuje się sportem lotniczym. Aeroklub DOSO w Sofii zrzesza coraz większą ilość miłośników lotnictwa, rekrutujących się z ludności pracującej Sofii.

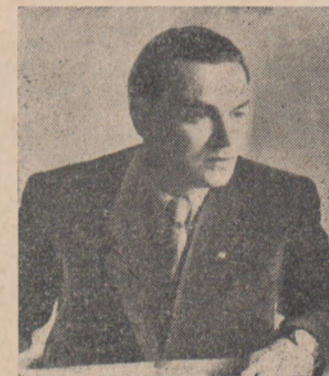
Bardzo dobrymi wynikami poszczycić się mogą Lubomir Bonew — robotnik fabryki im. Woroszyłowa, Georgij Georgijew — uczeń jednej ze szkół sofijskich oraz Iwan Tryczkow, przodujący mechanik aeroklubu sofijskiego.

(ld)

SIM ROZMAWIA



mgr inż. Tadeusz Sołtyk



mgr inż. Wł. Nowakowski

W związku z przyznaniem w dniu Święta Odrodzenia Nagród Państwowych wielu pracownikom lotnictwa, przedstawiciel redakcji naszego tygodnika zwrócił się do nich z prośbą o udzielenie wywiadów. Zamieszczamy poniżej tekst tych wywiadów oraz zdjęcia Laureatów Nagrody Państwowej. *(red.)*

Nazwisko inżyniera Tadeusza Sołtyka nie jest obce żadnemu z naszych pilotów aeroklubowych. Tym bardziej nie jest nikomu obcy dorobek konstruktorski Laureata Nagrody Państwowej, składający się ze znanych wszystkim serii „Żaków", „Szpaków" i „Zuchów". Latają na nich od paru lat nasi piloci, a na „Junaku — 1" i „Junaku — 2" szkolą się również piloci wojskowi. Właśnie za skonstruowanie samolotu szkolno-treningowego „Junak — 2", inżynier Sołtyk odznaczony został zaszczytnym wyróżnieniem — Nagrodą Państwową II stopnia.

— **Jak przyjąłem nagrodę?** — śmieje się inżynier. — **No, cóż jak można przyjąć takie wyróżnienie... Tylko z radością i uznaniem. Powiem szczerze, że nie spodziewałem się nagrody. Przywykliśmy do codziennej, bardzo intensywnej i nie zawsze od razu widocznej pracy.**

— Czy praca nad „Junakiem — 2 była interesująca?

— **Bardzo. Jest to maszyna o tyle oryginalna, że okres czasu, jaki upłynął od powzięcia pomysłu konstruktorskiego do startu prototypu jest naprawdę niewiarygodnie krótki. Poza tym jego własności lotne — możemy to stwierdzić z zadowoleniem — są naprawdę bardzo dobre w porównaniu z innymi konstrukcjami tego typu.**

— Czy obywatel inżynier pracował przed wojną w przemyśle lotniczym?

— **Tak. Pracowałem jako zastępca kierownika grupy konstrukcyjnej w dawnym PZL, między innymi przy samolocie „Wilk". Oczywiście trudno tu nie podkreślić zasadniczej zmiany na lepsze, jeżeli chodzi o stosunek władz państwowych i wojskowych do rozwoju naszej rodzimej myśli lotniczej. Dziś mamy ku temu rzeczywiście jak najszersze możliwości.**

— Jaki jest stosunek obywatela inżyniera do kolektywnych metod pracy konstruktorskiej?

— **Bardzo pozytywny. Co do mnie, mam bardzo dużo do zawdzięczenia swojemu kolektywowi — prof. dr. Lejko, dr. Kuczewskiemu, poza tym wyjątkowo entuzjastycznemu stosunkowi całej załogi robotniczej naszej fabryki, szczególnie nieżyjącemu już dziś majstrowi Zielniewiczowi i ślusarzowi Fasiowi. Lista moich współpracowników jest zresztą znacznie dłuższa. Na imię jej po prostu cały kolektyw naszej wytwórni.**

Żegnamy naszego rozmówcę pełni głębokiego przekonania, że będziemy mogli już niedługo zakomunikować czytelnikom o nowych, doskonałych maszynach konstrukcji inż. Sołtyka. Że opieka, pomoc i uznanie Ludowego Państwa dla naszej lotniczej inteligencji twórczej będzie wielkim bodźcem nad rozsławieniem polskich skrzydeł, nad podniesieniem obronności, dobrobytu i potęgi naszej ludowej Ojczyzny.

●

Nie ma chyba ani jednego spośród naszych Czytelników, komu byłyby obce nazwiska naszych konstruktorów szybowcowych — inżynierów: **Władysława Nowakowskiego, Józefa Niespała, Ireny Kaniewskiej, Tadeusza Kostii, Justyna Sandauera.** Trudno ich nie znać, skoro cały dosłownie sprzęt szybowcowy, na jakim latamy w aeroklubach, jest wynikiem ich ambitnej, samodzielnej i uporczywej pracy nad twórczą rekonstrukcją typów starszych lub całkowicie nowoczesnymi konstrukcjami szybowcowymi, stawiającymi niezaprzeczalnie na-

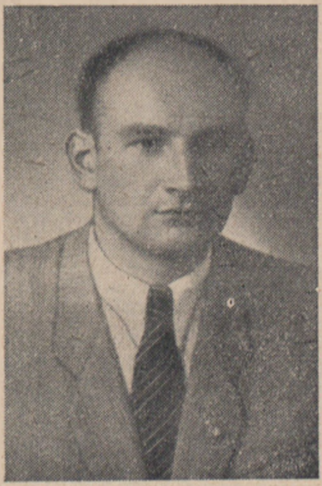
Z LAUREATAMI NAGRÓD PAŃSTWOWYCH



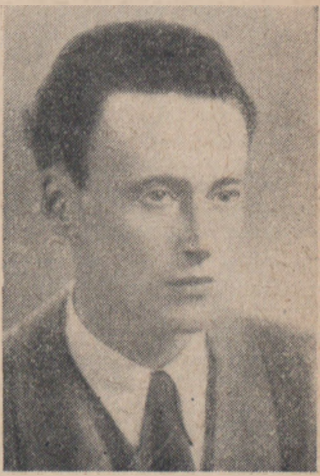
inż. Józef Niespał



mgr inż. Irena Kaniewska



mgr inż. Tadeusz Kostia



mgr inż. Justyn Sandauer

sze szybownictwo w rzędzie najlepszych na świecie. Zespół konstruktorski Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego (dawniejszego Instytutu Szybownictwa) dobrze zasłużył się polskiemu lotnictwu i dlatego przyznanie mu Nagrody Państwowej wszyscy ludzie lotnictwa powitali jako zasłużone wyróżnienie.

— Przyznanie nam Nagrody Państwowej — mówi inż. Sandauer — **powitaliśmy, rzecz jasna, z ogromną radością. Fakt ten traktujemy oczywiście nie jako wyróżnienie dla nas samych, ale jako dowód uznania dla działalności całego Zakładu, dla całego naszego kolektywu.**

Kolektywność pracy bowiem jest w SZD podstawą wszystkich sukcesów. Mówią o niej inżynierowie Nowakowski i Niespał, mówią wszyscy członkowie zespołu, a czterokrotny przodownik pracy, brygadzista stolarski na prototypach Franciszek Majdak powiada:

— Nasza współpraca z inżynierami jest naprawdę bardzo dobra. My, robotnicy, uczymy się od inżynierów bardzo dużo. Ot, chociażby jutro — inż. Kostia wygłasza odczyt „Jak powstaje prototyp szybowca". Ale i od nas można się czegoś nauczyć, szczególnie jeśli chodzi o technologię produkcji, o te, drobne, ale kłopotliwe szczegóły. Współpracujemy, jak to się mówi, z całym sercem, bo... no, co tu dużo mówić — siedzimy w lotnictwie z powołania i zamiłowania, a nie dla żadnego interesu.

To, oczywiście, widać w pracy Zakładu. Z wyjątkiem inż. Niespała, żaden z konstruktorów nie pracował przed wojną w przemyśle lotniczym. Kolektyw składa się z ludzi młodych, z których przed kilkoma laty nie wszyscy jeszcze mieli ukończone studia. Czymże więc wytłumaczyć ich wspaniałe osiągnięcia, jeżeli właśnie nie zapałem do pracy, pracowitością, śmiałym przełamywaniem trudności?

— Jest to zagadnienie tym ważniejsze — mówi inż. Kostia — **że, jak sama nazwa wskazuje, Zakład nasz równolegle z pracą eksperymentalno-naukową, teoretyczną, prowadzi prace czysto praktyczne, znajdujące natychmiast zastosowanie w aeroklubach czy w przemyśle. Trudno zresztą rozdzielać tak ostro te dwie gałęzie pracy. Konstrukcje nieortodoksyjne, doświadczalne — jak „Kaczka" czy „Nietoperz" — nie są przecież ekstrawagancją, wybujałą fantazją któregoś z nas. Nie buduje się ich dlatego, że konstruktorowi podobają się np. kształty bezogonowca, a dlatego, że wytyczają one nowe drogi w konstrukcjach szybowcowych.**

— Poza tym — dorzuca inż. Kaniewska — **nasze konstrukcje eksperymentalne dały nam dużo materiału do konstrukcji ortodoksyjnych, między innymi do dwu ostatnich szybowców.**

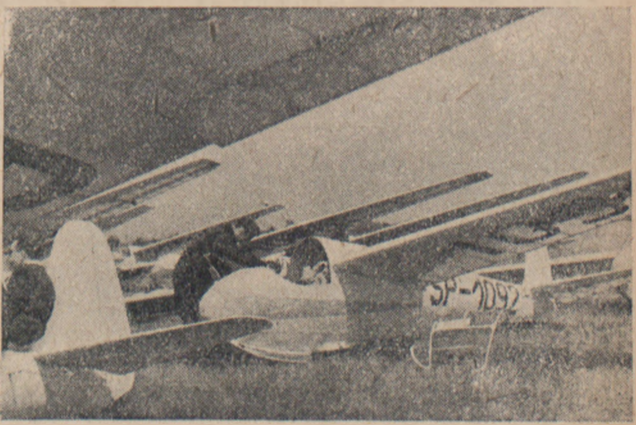
Oczywiście duży wkład w naszą pracę wnosi sekcja pomiarowa, sprawdzająca „na gorąco", tzn. w locie nasze teoretyczne obliczenia.

— A jak przedstawia się — pytamy — „polityka konstrukcyjna" SZD, żeby użyć tu tak poważnie brzmiącego terminu?

— Głównym naszym zadaniem — odpowiada inż. Sandauer — **było, jest i będzie dostarczanie naszemu szybownictwu „maszyn" możliwie najnowocześniejszych i dostosowanych do wymogów szkolenia. Nie zapominajmy jednak, że w roku 1945 musieliśmy zaczynać dosłownie od zera. Mieliśmy wtedy do wyboru dwie drogi: łatwiejszą, polegającą na rekonstrukcji sprzętu poniemieckiego oraz hołdowaniu zachodnim poglądom na konstrukcje szybowcowe. Druga, trudniejsza, polegała na wypracowaniu własnych założeń konstrukcyjnych, na powolnym lecz uporczywym dobijaniu się nowych osiągnięć, metod obliczeniowych, rozwiązań konstrukcyjnych. Wybraliśmy tę drugą drogę, no i dziś mamy tego wyniki.**

— Dziś, kiedy zapotrzebowanie na sprzęt stale rośnie — dorzuca inż. Kostia — **Zakład nasz musi pracować coraz wydajniej. Dość powiedzieć, że niektórzy z nas mają już „na sumieniu" po dwie lub trzy „maszyny", co w warunkach przedwojennych było prawie nie do pomyślenia. Poza tym mamy już za sobą wiele teoretycznych osiągnięć potwierdzonych następnie w praktyce. Przykładem może tu posłużyć chociażby laminarna „Osa".**

— Mamy nadzieję — mówi na zakończenie inż. Kaniewska — **że i w następnych konstrukcjach okażemy się godni pokładanego w nas zaufania.**



Trudno nie znać naszych laureatów nagród państwowych skoro cały dosłownie sprzęt szybowcowy, na którym latamy w aeroklubach, jest wynikiem ich ambitnej, twórczej pracy. Na zdjęciu „Muchy" na starcie IX KZS w Poznaniu.
Foto: Koszewski

ANDRZEJ RAYZACHER

Lotnictwo w walce ze STONKĄ

Od przeszło 76 lat na przestrzeni od Atlantyku do Łaby toczy się zacięty bój z najgroźniejszym wrogiem jednej z najbardziej podstawowych roślin uprawnych — ziemniaka. Wrogiem tym jest stonka ziemniaczana.

Niewinny z wyglądu, o sympatycznych kształtach, barwny żuk przysparza ludzkości zarówno na kontynencie amerykańskim, jak i europejskim miliardowych strat, zmniejszając ilość nadających się do spożycia ziemniaków. Zmusza on też zaatakowane przez siebie kraje do wydatkowania olbrzymich sum na kosztowną ochronę upraw ziemniaczanych przed swą niesłychaną wprost żarłocznością.

SKĄD WZIĘŁA SIĘ STONKA?

Ojczyzna stonki znajduje się o tysiące kilometrów od granic naszego kraju, w Górach Skalistych na kontynencie północnoamerykańskim. Od momentu swego pojawienia się w roku 1824 na polach ziemniaków przywiezionych ze wschodnich stanów przez kolonistów, stonka w ciągu 52 lat opanowała 75% obszaru dzisiejszych Stanów Zjednoczonych, uniemożliwiając w ogóle uprawę ziemniaka w wielu okolicach tego kraju. W roku 1875 ważąca wiele ton chmara przelatującej stonki spadła na tory kolejowe w pobliżu Nowego Jorku, hamując w ciągu wielu godzin ruch pociągów.

W 1876 roku pierwsi przedstawiciele stonki wylądowali w Europie w porcie Bremen, dokąd przybyli przez Atlantyk na jednym ze statków wraz z transportem ziemniaków. W rok później wykryto w północnych Niemczech kilka pól opanowanych przez te owady.

Odtąd stonka pojawia się w różnych częściach północno-zachodniej Europy, czyniąc dotkliwe szkody.

Prawdziwa tragedia zaczęła się jednak w czasie pierwszej wojny światowej. Do Francji przybywają wówczas duże transporty żywności z USA, a w tej liczbie również wielka ilość zarażonych stonką ziemniaków. Ten nowy „zastrzyk sił" dla „działającej" już w Europie stonki dodaje jej bodźca do dalszych podbojów. Atakuje więc Francję, którą zdobywa całkowicie w ciągu lat 22, bez żadnego oporu ze strony bagatelizujących sytuację Francuzów. Atakuje teraz szereg innych krajów — Szwajcarię, Włochy, Belgię, Holandię i Austrię. Przedostawszy się do Niemiec, wolno posuwa się na wschód, mimo energicznej akcji specjalnego urzędu do zwalczania stonki, obejmującego obszar całej Rzeszy.

Szczególne postępy w swym „Drang nach Osten" poczyniła stonka w czasie odwrotu dywizji współczesnego Napoleona z wąsikiem spod Stalingradu, kiedy to siłą rzeczy czujność hitlerowskiego urzędu antystonkowego musiała znacznie osłabnąć. Stonka zbliżyła się wówczas do naszych dzisiejszych granic, a w roku 1945 pojawiła się masowo na polach Kielecczyzny. Ognisko to zniszczono jednak doszczętnie, stosując równocześnie odpowiednie środki dla zatrzymania pochodu szkodnika w postaci silnie obserwowanego pasa ochronnego wzdłuż całej naszej granicy zachodniej. To samo



uczyniono na terenie Czechosłowacji, przy czym akcja prowadzona była dzięki wybitnej pomocy technicznej i fachowej Związku Radzieckiego.

STONKA — SŁUGUS IMPERIALIZMU

Zapewne wielu czytelników zastanawia się, dlaczego rozporządzające tak doskonałymi możliwościami technicznymi Stany Zjednoczone, a także i inne kraje Europy Zachodniej nie potrafią zniszczyć u siebie stonki? Wydaje się to może trochę dziwne, bo wyjaśnienia tej zagadki należy szukać w podręczniku ekonomii politycznej. Otóż planowe, zbiorowe (a tylko takie może być skuteczne) zniszczenie tego szkodnika nie jest możliwe w żadnym z krajów, w którym panuje ustrój kapitalistyczny.

Wyobraźmy sobie bogatego amerykańskiego plantatora ziemniaków, na którego polach pojawiła się stonka. Użyje on zapewne wszelkich środków, aby ją zniszczyć. Z wielką radością zaobserwuje on jednak rozprzestrzenianie się stonki na polach uboższego sąsiada. Ba, jest on nawet gotów podrzucić mu większą ilość niszczycielskiego owada. Tego rodzaju „sąsiedzka pomoc" doskonale mieści się w ramach gangstersko-kapitalistycznego byznesu, eliminując bowiem z rynku swego ziemniaczanego konkurenta, plantator podbija ceny swego własnego produktu.

Tak więc, skuteczne w akcji zbiorowej metody walki ze stonką, w ramach gospodarki kapitalistycznej stają się zupełnie bezwartościowe i ograniczają się jedynie do przeganiania owada z miejsca na miejsce. Gwałtowne rozszerzanie się stonki na Zachodzie jest więc w pełni wytłumaczalne, ale u nas?

Tu znowu musimy sięgnąć do naszego podręcznika ekonomii politycznej, z którego dowiadujemy się, że te same stosunki gospodarcze opierające się na „prawie dżungli", jakie panują wewnątrz krajów kapitalistycznych, imperialiści starają się przenieść również na arenę międzynarodową. Wiadomo bowiem, że szybka pokojowa odbudowa Wschodnich Niemiec, a później NRD i krajów demokracji ludowej, że wzrost ich potęgi ekonomicznej stał się już zaraz po wojnie „solą w oku" bankierów, fabrykantów i monopolistów z Wall Street. Okrzepnięcie gospodarcze tych krajów oznaczało przecież uniezależnienie się ich od różnych unrrowskich i marshallowskich „pomocy", oznaczało dla imperialistów poważne uszczuplenie ich zysków, zmniejszało rynki zbytu! Dlaczegóżby nie postąpić za przykładem owego farmera? Stonkę można przecież... Ale o tym za chwilę.

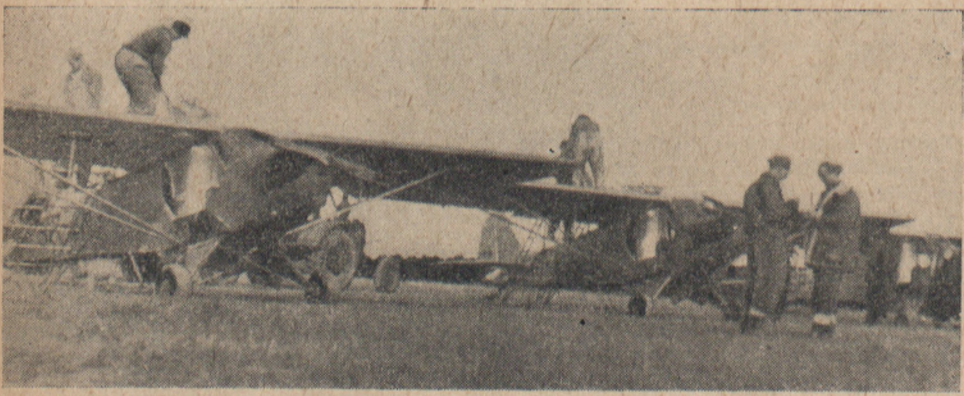
CO WIDZIAŁ HEINRICH WEBER?

8 czerwca 1950 roku dróżnik Heinrich Weber z Horsmaru w Niemieckiej Republice Demokratycznej, zauważył nisko lecący samolot z amerykańskimi znakami rozpoznawczymi. Zauważyli go również pracownicy kolei — Gross i Meinberg z Ammern. Wszyscy trzej świadkowie przelotu tego samolotu wiedzieli o zaistniałych poprzednio faktach zrzutu szkodników z powietrza. Wszczęli więc natychmiast alarm. W rezultacie, na trasie przelotu samolotu znaleziono około 10 000 sztuk owadów, w tym wiele z nich znajdowało się w papierowych opakowaniach. Widzimy więc, że imperialiści już na długo przed zastosowaniem bakteriologiczno-owadziej wojny w Korei rozporządzali w tej dziedzinie bogatym doświadczeniem. Mimo energicznych protestów na forum międzynarodowym, Amerykanie w dalszym ciągu prowadzili zrzuty stonki, której ilość była tak wielka, że przedostała się ona na terytorium Polski.

W odpowiedzi na te akty jawnej dywersji, rządy zainteresowanych krajów — NRD, Czechosłowacji i Polski wszczęły przy pomocy ZSRR energiczną akcję zmierzającą do ograniczenia dalszego rozprzestrzeniania się szkodnika.

(Dokończenie w numerze następnym)

...Do szturmu na stonkę z powietrza wyruszyły samoloty. Pewnego dnia na łące, niedaleko zagrożonych pól, zjawili się piloci Ligi Lotniczej wraz z swymi maszynami i rozpoczęli, jak to widzimy na zdjęciu, przygotowanie do walki ze stonką... Foto: LL



MIĘDZY NIEBEM, A ZIEMIĄ

Dopinam starannie pasy spadochronu plecowego. Jeden z kolegów podaje mi piersiowy. Dokładne przejrzenie klamer, zawleczek, amortyzatorów i — gotów. Lekarz sprawdza puls — 80. W porządku! Na start!

Nie, to jeszcze nie wszystko, zbliża się teraz do mnie instruktor. Bada i ogląda wszystko, podciąga zbyt luźno napięty pas piersiowy, sprawdza zapięcia poły pokrowca. Gotów!

Zajmuję miejsce w kabinie samolotu. Wznosimy się. Ten samolot to nasz stary znajomy CSS-13, polski brat radzieckiego Po-2. Silnik pracuje równo. Miarowo przesuwa się wskazówka wysokościomierza — 100, 200, 300 m. W dole lśni wstęga Wisły, podkreślona ciemną linią biegnącej obok szosy. Obserwuję bacznie płynącą powoli pod samolotem ziemię.

Oto już ostatni zakręt. 1.200 metrów. Lecimy teraz pod wiatr. W dole, nieco w prawo od maski silnika widnieje na tle murawy lotniska białe kółko wielkości krążka tarczy małego zegarka. Ruchami rąk wskazuję pilotowi właściwy kurs. Punkt zeskoku obliczony został jeszcze na ziemi. Wziąłem pod uwagę szybkość wiatru, wysokość i opóźnienie otwarcia spadochronu. Jeszcze trochę w prawo. Nie, za dużo!.. Trochę w lewo... Już! Unoszę w górę obie ręce. Pilot ujmuje manetkę gazu i zmniejsza obroty silnika. Samolot wytraca szybkość.

Wychodzę teraz z kabiny. Jestem już na skrzydle. Spod krawędzi spływu powoli wyłania się obręcz koła, potem jego środek oznaczony białą czaszą rozłożonego spadochronu. Chwila jest pełna napięcia. Przypominam sobie w myśli wyniki obliczenia. Czy już?.. Nie, jeszcze kilkadziesiąt metrów...

Teraz!

Walę się głową w dół w tysiącmetrową otchłań. Nogi wyprostowane, złożone razem. Ręce na piersiach. Ciało robi kilka obrotów. W uszach przejmujący świst. Przed oczami miga kilka razy na przemian rozmazana szybkością ziemia i błękit nieba. Lecz mimo to myśl pracuje sprawnie. Nie czas na rozmyślania na temat migającej ziemi, nie czas i na strach...

Myślę zupełnie jasno, obliczając czas lotu — 121, 122, 123...

Minęły trzy sekundy. Silnymi, zdecydowanymi ruchami wyprostowuję ręce odrzucając je na boki niczym skrzydła. Ciało przestaje się obracać. I właśnie teraz następuje najwspanialsza część skoku. Szybkość ruchu sprawia, że powietrze staje się czymś naprawdę realnym, czymś co można wyczuć. Człowiek czuje się niczym swobodny ptak. Kłębią się najradośniejsze myśli...

Lecz cóż tam dużo gadać — trudno jest opisać to wspaniałe uczucie. To trzeba przeżyć!

Ziemia, tak daleka przed chwilą, zbliża się szybko, rośnie w oczach.

— 132, 133, 134...

14 sekund. Silnym ruchem szarpię za uchwyt. Spomiędzy rozpiętych klap pokrowca wyskakuje mały spadochronik. To pilocik. Ciągnie za sobą długą kitę spadochronu. Przygotowuję się do szarpnięcia. Oczekiwanie staje się wiekiem. W rzeczywistości mijają jednak tylko dwie krótkie sekundy i czasza spadochronu z hukiem wypełnia się powietrzem. Kilka wahnięć ciała i szybkość opadania maleje.

Czas teraz sprawdzić położenie. Koło uciekło trochę w bok. Naprowadzam nad nie spadochron ślizgami, pociągając za taśmy od strony przeciwnej niż wieje wiatr. Jego podmuchy zmieniają co chwila moje położenie, wprawiając ciało w kołysanie. Wygaszam wahnięcia pociągając za taśmy. Tymczasem ziemia rośnie. Koło jest już pode mną. Jeszcze kilka metrów... Podkurczam nogi i... dotykam obiema stopami ziemi, waląc się na prawy bok. Ściągając górne linki „gaszę“ wolno opadającą czaszę spadochronu...

No i już! Po wszystkim...

• • •

To wszystko, co przeczytaliście powyżej, opowiedział mi młody góral z Krościenka nad Dunajcem — Józef Wójcik.

Uśmiechał się jeszcze przez chwilę patrząc błyszczącymi oczami na jakiś daleki punkt leżący na przeciwległym



...ziemia rośnie. Koło jest już pode mną. Jeszcze kilka metrów... podkurczam nogi i...

Foto: Koszewski (LL)

krańcu lotniska. Przeżywał jeszcze widać w myśli wspaniałą emocję skoku.

Tak, spadochroniarstwo to wspaniała rzecz... Spróbujcie zresztą sami to zobaczycie!

Wójcik jest instruktorem pierwszego stopnia. Od dawna ciągnęło go do lotnictwa. Ale... nie było mu lekko.

Ojca hitlerowcy wsadzili do lagru... Pięć lat siedział. Za udział w ruchu ludowym.

Teraz ojciec jest kierownikiem w spółdzielni artystycznej. Wiecie — paski, kierpce i różne tam takie inne... Zrobiłem maturę i poszedłem do CWSpadu.

Wójcik szkoli już innych młodych entuzjastów lotnictwa. W CWSpadzie szkoli się jeszcze wielu innych. Pójdą niedługo do aeroklubu. Jest wśród nich, obok wielu innych dziewcząt, jedna taka co się nazywa Anka i ma 19 lat. Anna Franke w Knurowa.

Jest silnie zbudowana. Nad mocną, opaloną słońcem szyją niemniej „spalona wiatrami“ twarz, w złocistych włosach igrają promienie słońca.

— Jak doszło do tego, że jestem spadochroniarką? Latam już dość dawno w aeroklubie śląskim. Mam drugi stopień wyszkolenia szybowcowego. W klubie jest kilka koleżanek, które skaczą. Dlaczego nie miałabym skakać i ja? Opanowała mnie... po prostu zwykła zazdrość. No, a teraz już skaczę. Mam zamiar szkolić się dalej i zostać instruktorem.

Z obozowej kuchni rozłożonej opodal hangarów gocłowskiego lotniska zalatuje smakowity zapaszek. Czas kończyć wywiad. A szkoda!...

Obfity posiłek i dobry wypoczynek to jeden z niezbędnych warunków sukcesów sportowca spadochronowego. Kończę, bo Anka skacze jutro z tysiąca dwustu merów. Jest najlepszą z kobiet, lepszą od wielu chłopców i musi utrzymać swoją pozycję!

W czasie trwania I Krajowych Zawodów Spadochronowych odbyły się trzy konkurencje skoków, dnia 4 i 5 sierpnia z wysokości 400 m, 6 sierpnia z 600 metrów i 8 tegoż miesiąca z 1 200 metrów. W zawodach brało udział 26 zawodników, w tym dwie kobiety. Rekrutowali się oni z młodych, w tym roku wyszkolonych instruktorów, a także spośród członków aeroklubów.

SKOKI Z WYSOKOŚCI 400 M DO KOŁA O ŚREDNICY 100 M

Konkurencja rozgrywana w pierwszym dniu zawodów — skok z wysokości 400 m z opóźnieniem otwarcia spadochronu 3 sek przerwana została dość silnym wiatrem połączonym z deszczem. Dokończenie tej konkurencji przesunięto na dzień następny. Zwyciężył Wójcik z CWSpad przed swym kolegą z Centrum Łobodą różnicą 51 punktów. Wójcik zdobył wszystkie możliwe 275 punktów.

Zdobywca drugiego miejsca w tej konkurencji — Jerzy Łoboda z CWSpad jest z zawodu kierowcą. Pracując w Aeroklubie Bydgoskim ukończył początkowy kurs spadochronowy i został skierowany do CWSpad. W swej lotniczej karierze Łoboda był także, jako doświadczony modelarz, przez długi czas instruktorem modelarskim w Bydgoskim Okręgu Ligi Lotniczej.

Konkurencję tę punktowano następująco: za wykonanie skoku — 75 punktów, za technikę skoku od 0 do 75 punktów, za trafienie w punkt o średnicy 10 m — 100 punktów, za skok w odległości do 15 m od środka koła — 75 punktów, za skok w odległości ponad 50 m — po 1 punkcie za 1 m.

SKOKI Z WYSOKOŚCI 600 M DO KOŁA O ŚREDNICY 150 M

W trzecim dniu zawodów rozegrano konkurencję skoku z wysokości 600 m z opóźnieniem 5 sek do koła o promieniu 75 metrów. W dniu tym zawodniczka Warszawskiego Aeroklubu LL, Ryszarda Rozum nie brała udziału w skokach z powodu odniesionej dnia poprzedniego lekkiej kontuzji. Wielu zawodników w pierwszym skoku nie uzyskało kwalifikowanych wyników. Zawodnicy poprawili je w drugim skoku. Konkurencja popołudniowa rozegrana została przy słabym lub zanikającym wietrze. Wielu zawodników zdezorientowanych zmiennymi warunkami lądowało w odległości niepunktowanej. Na uwagę zasługuje piękny skok Haszlakiewicza umiejętnie operującego ślizgami.

W dniu tym zwyciężył Rezler z CWISz przed Wójcikiem, różnicą 45 punktów, uzyskując 345 punktów na 350 możliwych.

Jerzy Rezler jest instruktorem spadochronowym w Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych. Pochodzi z Piotrkowa. Już w 1947 roku uzyskał w Borowej Górze drugi stopień wyszkolenia szybowcowego.

— W domu było ciężko — mówi Rezler — ojciec zginął w czasie wojny w 2 Armii WP, matce trudno było utrzymać dom. Gdy stanął przede mną problem wyboru zawodu poszedłem do CWSpad. Jest mi teraz trudno z nauką, bo maturę robię korespondencyjnie, ale jakoś idzie. Pod okiem instruktorów pogłębiam swoje wiadomości szybowcowe, a praca mi odpowiada.

Konkurencję tę punktowano następująco: za wykonanie skoku — 100 punktów, za przestrzeganie opóźnienia 5 sek. — 75 punktów (tolerancja plus minus 2 sek), za wylądowanie w kole — 100 punktów (tolerancja plus minus 50 m); za lądowanie poza kołem — od 100 punktów odlicza się odległość do 50 m po 1 punkcie za metr, za dobre zwinięcie spadochronu po skoku: + 25 punktów, za złe — 25 punktów, a za trafienie w punkt szerokości 5 m — 50 punktów.

Po dwóch konkurencjach prowadzenie utrzymał Wójcik (620 pktów) przed Rezlerem (527 pktów). W tabeli wyników nastąpiły poważne przesunięcia. Zawodnicy, utrzymujący się na dalszych miejscach przesunęli się znacznie ku górze (Rezler, Franke), Lewandowski z Aeroklubu Toruńskiego dał się zdystansować pięcioma punktami młodej zawodniczce z CWSpad — Franke.

Lewandowski jest instruktorem spadochronowym w Bydgoszczy. Z wykształcenia Roman jest tokarzem. Skacze od 1951 r.

SKOKI Z WYSOKOŚCI 1200 M DO KOŁA O ŚREDNICY 200 M

Trzecią konkurencję — skoki z wysokości 1 200 m z opóźnieniem 15 sek. rozegrano dnia 8 i 9 sierpnia br. przy sprzyjających warunkach atmosferycznych.

Zwyciężył Ryszard Krasucki z Aeroklubu Wrocławskiego różnicą 23 punktów przed Czauderną (CWSpad) zdobywając 428 punktów na 500 możliwych.

Franke skoczyła w tym dniu pięknym stylem. Wyskok odbył się jednak zbyt daleko, mimo to Franke wylądowała w odległości punktowanej.

Konkurencję tę punktowano następująco: za wykonanie skoku — 150 punktów, za styl — od 0 do 100 punktów. za przestrzeganie czasu opóźnienia 5 sek. — 100 punktów, za skrócenie 1 sek. czasu opóźnienia — 25 punktów, za trafienie w punkt o średnicy 10 m — 50 punktów.

GRUPOWY REKORDOWY SKOK Z WYSOKOŚCI 4 150 M

W czasie zawodów, poza konkursem, **trójka naszych czołowych spadochroniarzy,** mistrz sportu Liczbiński i Tracz oraz Bonchet ustanowiła **krajowy rekord w zespołowym skoku wysokościowym z natychmiastowym otwarciem spadochronów.**

Na wysokość 4 150 m skoczkowie wylecieli w kluczu, na pokładach trzech samolotów Zlin-26. Na wysokości około 2 500 m zaczęli się przebijać przez chmury. Po przejściu warstwy chmur niebo było czyste i rozpoczęła się żmudna praca „skrobania się" na pułap. Pod nimi została ziemia pokryta warstwą chmur. Lot na wysokość 4 150 m, z której nastąpił skok, trwał ponad godzinę, a lot na spadochronach około 13 min, przy czym w „drodze powrotnej" spadochroniarze również przelatywali przez chmury.

W ten sposób Liczbiński, Tracz i Bonchet zrealizowali zobowiązanie jakie podjęli dla uczczenia Święta 22 Lipca.

W ostatecznej klasyfikacji zawodów zwyciężył Wójcik (CWSpad) — 973 pkt. przed Krasuckim (Wrocławski ALL) — 931 pkt., Lewandowskim (Toruński ALL) — 858 pkt., Kosińskim (Warszawski ALL) — 840 pkt. i Cierniakiem (Krakowski ALL)— 819 pkt.

Najlepszym pilotem zawodów był Bieszczad (CWSpad). Z pokładu jego samolotu uzyskano największą ilość skoków zakończonych lądowaniem w środku koła. Bieszczad ma w swej karierze około 2 500 lotów, w czasie których wykonywano skoki. **(r)**

WYNIKI I KRAJOWYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH

WARSZAWA 3 — 10 SIERPNIA 1952 R.

Punktacja pierwszej dziesiątki zawodników konkurencji I — skok z wys. 400 m z opóź. 3 sek do koła o promieniu 50 m rozegranej w dniach 4 i 5-VIII-1952 r. przedstawia się następująco:

Miejsce	ZAWODNIK	Ośrodek	Punktacja za skok	
			I	II
1	Wójcik Józef	CWSpad	275	—
2	Łoboda Jerzy	„	224	—
3	Krasucki Ryszard	Wrocław	208	—
4	Gołębiowski Tadeusz	Rzeszów	198	0
5	Lewandowski Roman	Toruń	193	0
6	Porębski Bohdan	Ostrów Wlkp.	193	0
7	Kaliściak Arnold	Białystok	190	0
8	Czauderna Józef	CWSpad	113	190
9	Franke Anna	„	0	190
10	Chodkiewicz Edward	Warszawa	0	123

Punktacja pierwszej dziesiątki zawodników w konkurencji II — skok z wys. 600 m z opóźnieniem 5 sek do koła o promieniu 75 m, rozegranej w dniu 6.VIII.52 r. przedstawia się następująco:

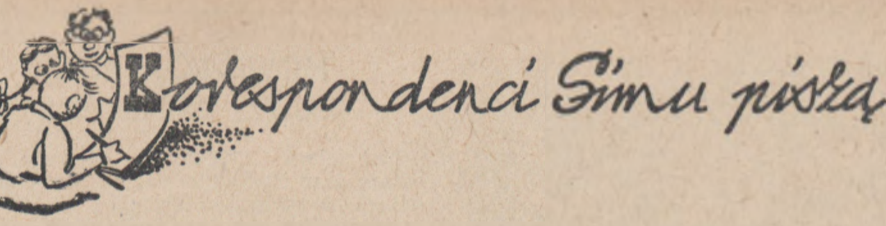
miejsce	zawodnik	ośrodek	Punktacja za skok	
			I	II
1	Rezler Jerzy	CWISzyb.	345	—
2	Wójcik Józef	CWSpad.	300	—
3	Kaliściak Arnold	Bielsko	297	—
4	Kosiński Wojciech	Warszawa	295	—
5	Franke Anna	CWSpad.	295	—
6	Haszlakiewicz J.	„	180	295
7	Krasucki Ryszard	Wrocław	165	295
8	Grądzki Zbigniew	Warszawa	182	293
9	Dankowski Tadeusz	Inowrocław	186	290
10	Lewandowski Roman	Toruń	287	—

Punktacja pierwszych 6-ciu zawodników trzeciej konkurencji — skok z wys. 1 200 m z opóźnieniem 15 sek. do koła o średnicy 200 m przedstawia się następująco:

miejsce	zawodnik	ośrodek	Punktacja
1	Krasucki Ryszard	Wrocław	428
2	Czauderna Józef	CWSpad.	405
3	Wójcik Józef	„	398
4	Chruściński Marian	Kielce	395
5	Cierniak Jan	Kraków	387
6	Lewandowski Roman	Toruń	378

Ogólna punktacja Zawodów (po trzech konkurencjach) przedstawia się następująco:

miejsce	zawodnik	ośrodek	Punktacja ogólna
1	Wójcik Józef	CWSpad.	973
2	Krasucki Ryszard	Wrocław	931
3	Lewandowski Roman	Toruń	858
4	Kosiński Wojciech	Warszawa	840
5	Cierniak Jan	Kraków	819
6	Chruściński Marian	Kielce	801
7	Rezler Jerzy	CWISzyb.	794
8	Franke Anna	CWSpad.	780
9	Czauderna Józef	„	778
10	Kaliściak Arnold	Białystok	723
11	Haszlakiewicz Jacek	CWIS-pad.	667
12	Furmaniak Stefan	Ostrów Wlkp.	655
13	Gołębiowski Tadeusz	Rzeszów	653
14	Filus Jan	Katowice	650
15	Łoboda Jerzy	CWS-pad.	599
16	Porębski Bohdan	Rzeszów	593
17	Reguła Zdzisław	Poznań	581
18	Dębiec Józef	Kraków	548
19	Dankowski Tadeusz	Inowrocław	471
20	Grądzki Zbigniew	Warszawa	451
21	Zmysłowski Stefan	„	381
22	Kaczmarczyk Kazimierz	Olsztyn	373
23	Chodkiewicz Edward	Warszawa	366
24	Piątkowski Przemysław	Łódź	330
25	Turowski Zbigniew	Poznań	150



ODPRAWA KIEROWNIKÓW MODELARNI LOTNICZYCH W KATOWICACH

W końcu czerwca br. odbyła się w Ośrodku Propagandy LL w Katowicach czwarta w tym roku odprawa organizacyjna kierowników modelarni lotniczych z terenu województwa katowickiego.

Ostatnia odprawa dostarczyła bardzo dużo ciekawego materiału, który — wykorzystany — pozwoli na podniesienie poziomu modelarstwa lotniczego na terenie województwa katowickiego, tak pod względem ideologicznym jak i gospodarczym.

W czasie żywej dyskusji, w której zabierali głos wszyscy kierownicy modelarni, omówiono wiele poważnych problemów jak np. ostatnie wytyczne ZGLL dotyczące spraw wyszkoleniowych, przydziałów bezpłatnych kompletów materiału do budowy modeli, racjonalnej gospodarki otrzymanymi materiałami oraz wprowadzenia nowej dokumentacji sprawozdawczej. Na wniosek kol. Edwarda Goja z modelarni Nr 342 (Tarnowskie Góry), zebrani przedyskutowali projekt zorganizowania Ogólnopolskich Zawodów Modeli Specjalnych. Ustalono, że wytypowana grupa aktywistów modelarstwa lotniczego opracuje projekt regulaminu tych Zawodów i prześle go do ZGLL w Warszawie dla ewentualnego zatwierdzenia. Projekt przewiduje, że w Zawodach Modeli Specjalnych nie będą mogły brać udziału modele na uwięzi, dla których organizowane są osobne zawody, lecz wszelkie inne modele wchodzące w skład tej kategorii.

Nie obeszło się bez skarg i żażaleń w czasie odprawy. Wielu modelarzy zwracało się z prośbą o interwencję w sprawie zwrotu modeli redukcyjnych, które w końcu ub. roku wysłane były na Ogólnopolską Wystawę Modelarstwa Lotniczego w Warszawie. Wysłane modele do obecnej chwili nie powróciły do swych właścicieli.

Co odpowiedzą na to organizatorzy Wystawy? Czy w przyszłości modelarze będą mieli ochotę wysyłać swoje prace na podobną imprezę, jeżeli nie będą mieli pewności, że prace te wrócą do nich? Wydaje mi się, że nie!

S. M.

BĘDZIEMY JESZCZE LEPIEJ PRACOWAĆ I POPULARYZOWAĆ LOTNICTWO WŚRÓD NASZEJ MŁODZIEŻY

Związek Młodzieży Polskiej wzorem leninowsko-stalinowskiego Komsomołu objął szefostwo nad wspaniale rozwijającym się naszym ludowym lotnictwem. Objęcie szefostwa oznacza nie tylko jeszcze wspanialszy rozwój naszego lotnictwa wojskowego i sportowego, ale i rozwój Ligi Lotniczej.

Sekretarz ZG ZMP St. Nowocień na uroczystym Plenum ZG ZMP w dniu 19 lipca br. tak powiedział: „Liga Lotnicza boryka się, niestety zbyt często sama z trudnościami w terenie. Bardzo ograniczona jest działalność Ligi wśród młodzieży robotniczej i chłopskiej".

Czy to, że LL nie rozwija się na terenie wsi jest dowodem, że młodzież wiejska nie interesuje się lotnictwem? Stanowczo nie. Zainteresowanie zagadnieniami lotniczymi wśród młodzieży wiejskiej jest duże. Wiem o tym dobrze, bo sam jestem ze wsi.

Trzeba stwierdzić, że Liga Lotnicza jest jeszcze mało popularna na terenie wiejskim. Przyczyną tego stanu jest słabe powiązanie pracy ligowej z zetempowską. ZMP-owcy zbyt małą wagę przywiązywali do zadań i znaczenia LL, przemilczając częstokroć istnienie tej organizacji. Obecnie po objęciu szefostwa nad lotnictwem, wierzymy, że ZMP nie tylko pomoże w pracy istniejącym już kołom LL, ale tak rozszerzy popularyzację lotnictwa i Ligi Lotniczej wśród młodzieży wiejskiej, że nowe Koła LL będą powstawały, jak „grzyby po deszczu". Wierzymy również, że w najbliższej przyszłości nie będzie w Polsce powiatu, w którym by nie było Oddziału LL. Że do Oddziałów tych ZMP skieruje swych najlepszych aktywistów. Wówczas praca nasza będzie bardziej wydajna, a skrzydła Polski Ludowej — silniejsze.

Stanisław Matosek
Łękawica

SZCZECIN BĘDZIE MIAŁ WIEŻĘ

Zarząd Okręgu Szczecińskiego postanowił jeszcze w bieżącym roku wybudować wieżę spadochronową w Szczecinie. Poczyniono ku temu już poważne kroki, a mianowicie: przeprowadzono wiercenia i przystąpiono do uporządkowania terenu, na którym stanie wieża.

Oprócz wieży spadochronowej planuje się budowę miasteczka spadochronowego, które będzie miało na celu przyciągnięcie jak najszerszych rzesz młodzieży w szeregi LL, oraz zapoznanie jej z celami i zadaniami Ligi Lotniczej i ze sportem spadochronowym.

W związku z projektem budowy miasteczka spadochronowego, pierwszy Oddział LL przy DOKP Szczecin podjął uchwałę zebrania wśród członków pewnych funduszy na ten cel. Oddział DOKP wzywa również Oddział Pocztowy Ligi Lotniczej w Szczecinie do podjęcia podobnej uchwały.

Wanda Cieślak
Szczecin

LOTNICY WŚRÓD KRAKOWIAN

Podczas Zlotu Młodych Przodowników młodzież krakowska, zamieszkująca w miasteczku zlotowym na Wierzbnie, gościła u siebie lotników wojskowych. Spotkanie przebiegło w niezwykle serdecznej atmosferze. Młodzi przodownicy — cywile dzielili się z przodownikami — żołnierzami swoimi wrażeniami z pobytu w stolicy i osiągnięciami w pracy. Między innymi przodownik pracy z Nowej Huty, ZMP-owiec Mikosz opowiedział o pracy swojej brygady, która wyrabia przeciętnie 290 procent normy, a po Zlocie musi dobić do 350.

W toku dalszej rozmowy okazało się, że brygada Mikosza składa się nie tylko z przodowników pracy, lecz również z prawdziwych entuzjastów lotnictwa. Dumni są z tego, że organizacja ZMP-owska objęła szefostwo nad lotnictwem. Pierwszym ich czynem będzie pomoc brygadzie montażowej przy budowie wieży spadochronowej i dołożą wszelkich starań, aby jeszcze przed Świętem Lotnictwa oddać ją do użytku młodzieży.

Chłopcy i dziewczęta z zazdrością patrzyli na stalowe mundury lotników. Wielu spośród nich chciałoby wstąpić w szeregi lotnictwa. Wiedzą jednak dobrze, że niełatwa droga prowadzi do służby w lotnictwie, że trafia tam młodzież, która nieustannie podnosi poziom swego wyszkolenia ogólnego i technicznego. Przyrzekli więc, że będą zacieśniać więź z lotnictwem w swych szkołach i zakładach pracy, będą organizować koła Ligi Lotniczej, pracować w modelarniach, próbować swych sił i zdolności na szybowiskach i w skokach z wież spadochronowych. Będą się uczyć, aby w przyszłości znaleźć się wszeregach lotnictwa.

(Sj)



...Modelarnia Oddziałowa przy Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu nie przejawia żadnej działalności? Kierownictwo Aeroklubu Kujawskiego kilkakrotnie interweniowało w ZOLL—Bydgoszcz w sprawie zmiany instruktora, gdyż obecny instruktor ob. Wojciechowski w ogóle nie interesuje się pracą modelarni, lecz nie odniosło to żadnego skutku.

Może za pośrednictwem SiM-u głos nasz dotrze do ZOLL-u, więc wołamy: Zarządzie Okręgowy LL w Bydgoszczy! Młodzi amatorzy małego lotnictwa czekają na instruktora!

Modelarze Oddziałowej Modelarni LL
w Inowrocławiu

POCZTA LOTNICZA

Pocztę rozpoczyna list kol. **Alfredy Brazwan** ze Stalca, pocz. Ząbkowice Śl., która pisze: „Proszę mi powiedzieć, czy we Wrocławiu znajduje się szkoła pilotażu. Jeżeli tak, to podaj SIM-ie warunki przyjęcia do niej".

Koleżanko, jeśli chcecie uczyć się latać, to zapamiętajcie co następuje: we Wrocławiu przy ul. Rynek 13 ma swą siedzibę Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej, do którego należy złożyć podanie z prośbą o przyjęcie Was na kurs pilotażu.

O warunkach przyjęcia na szkolenie lotnicze piszemy niemal w każdym numerze SIM-u a w 3 i 27 n-rze z br. podawaliśmy dokładne informacje w tej sprawie. Radzimy Wam zapoznać się z „pocztą" w wymienionych numerach.

Do powyższych numerów SIM-u kierujemy również kol. kol. **Zbigniewa Woźniaka** z Wrocławia, **Bolesława Kowalskiego** ze Szczecina **Stanisława Marciniaka** z Wojciechowa, pow. Kutno, **Danutę Guzowską** z Sejn, **Zygmunta Mazurka** z Kołaczkowic, **Wacława Myśliwskiego** z Łomży, **Roberta Wyszyńskiego** z Nowej Soli, **Lucjana Rydzewicza** z Jeleniej Góry, **Stefana Ptaszyńskiego** z Sokołowa Podlaskiego, **Mirosława Kopczyńskiego** z Pułtuska oraz **Zbigniewa Klimowskiego** ze Zbąszynka.

Kol. **Romana Trzeciak** z Zabrza pisze, że w br. starała się o przyjęcie na kurs szybowcowy i tak się nieszczęśliwie złożyło, że wezwanie na komisję kwalifikacyjną dostała w tym samym czasie, kiedy miała zdawać egzaminy promocyjne do **XI** klasy. Wybrała więc egzaminy i dlatego nie dostała się na kurs szybowcowy, co jest powodem jej wielkiego zmartwienia.

Uważamy, koleżanko, że słusznie postąpiłyście. „Zawalenie" egzaminów równałoby się straconemu rokowi nauki, a na szkolenie szybowcowe, po ponownym złożeniu podania w Okręgu LL, dostaniecie się w przyszłym roku. W podaniu powinniście jednak zaznaczyć, w jakim miesiącu chcecie wyjechać na szkolenia, aby znowu komisja kwalifikacyjna nie zbiegła się z egzaminami maturalnymi.

Kol. **Władysław Rybka** z Ustki podzielił się z redakcją swoim zmartwieniem, że w br. nie przyjęto go na szkolenie szybowcowe. W jednym z SIM-ów przeczytał on artykuł o CWT i zapytuje, czy nie mógłby być do tej szkoły przyjęty.

Kolego, nic dziwnego, że nie dostaliście się na szkolenie szybowcowe. Macie przecież dopiero 15 lat, a więc jesteście za młodzi. Tym bardziej nie przyjmą Was do CWT. Trzeba jeszcze dodać, że i wykształcenie Wasze jest również niewystarczające. Powinniście przede wszystkim ukończyć przynajmniej 7 klas szkoły podstawowej, a dopiero potem pomyśleć o nauce pilotażu. Na razie kontynuujcie pracę w modelarni, która z pewnością przyniesie Wam zarówno tyle korzyści, co i zadowolenia.

Kol. **Włodzimierz Pawula** z Lednogóry ma 16 lat, ukończył 7 klas szkoły podstawowej i pragnie zostać pilotem wojskowym. „Poradź mi redakcjo — pisze w swym liście — co mam dalej robić, aby dostać się do OSWL".

Przede wszystkim, Kolego trzeba się uczyć. Od kandydatów do OSWL wymagane jest wykształcenie na poziomie 9 klas szkoły ogólnokształcącej. Powinniście również zostać członkiem Ligi Lotniczej, w której to organizacji zapoznacie się z podstawowymi wiadomościami o lotnictwie. Aby do OSWL pójść z pewnym przygotowaniem lotniczym, co odda Wam nieocenione usługi w nauce, powinniście starać się przejść kolejne etapy wyszkolenia lotniczego w Lidze Lotniczej, począwszy od modelarstwa, poprzez szybownictwo do pilotażu silnikowego.

Trzeba dodać, że jako pilot sportowy łatwiej dostaniecie skierowanie do OSWL, które wydają Wojskowe Komendy Rejonowe.

Powyższą odpowiedź kierujemy również do kol. **Andrzeja Czulryja** z Komornik, który także pragnie zostać pilotem wojskowym.

Spełniając prośbę kol. **H. Łassa** z Włocławka, podajemy, że plan samolotu Po-2 znajdzie w n-rze 39 SiM-u z 1948 roku.

Kol. **Andrzeja Mizałę** z Chorzowa zawiadamiamy, że został wpisany na listę korespondentów SiM-u. Czekamy na pierwsze wiadomości.

Kol. **Teresie Sośnickiej** z Warszawy radzimy porozumieć się z Okręgiem Warszawskim Ligi Lotniczej (ul. Nowogrodzka 49).

(J. S.)

TECHNIKA LOTNICZA

Ukazał się 3 numer „Techniki Lotniczej", dwumiesięcznika Związku Polskich Inżynierów i Techników Lotniczych.

Numer, zawierający szereg interesujących pozycji, otwiera artykuł wstępny na temat wznoszonego przez radzieckich budowniczych Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, w którym przewidziane jest umieszczenie Muzeum Lotnictwa (w ramach Muzeum Przemysłu i Techniki). Następny artykuł — to III część „Automatycznego sterowania samolotu" — mgr inż. Jarominka. Autor opisuje tu dwa typowe rozwiązania konstrukcyjne trójosiowego pilota automatycznego i stabilizatora kursu.

Na temat przyczyn korozji, czyli niszczenia metali lub ich stopów pod wpływem czynników chemicznych, pisze mgr inż. T. Otęski.

Uproszczoną metodę obliczania osiągów szybowców, bardzo ułatwioną dzięki pomysłowemu przedstawieniu graficznemu przeliczeń analitycznych, prezentuje mgr inż. Władysław Nowakowski z Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego.

Dział nowości technicznych zawiera szereg wiadomości na temat tytanu jako metalu użytkowego, powłok ceramicznych, gum silikonowych i nowych układów samolotu.

Nowym stałym działem „Techniki Lotniczej" jest wprowadzony w niniejszym numerze dział pt. „Przeglądamy usparwnienia", zawierający na początek sześć opisów różnych usprawnień.

Na końcu numeru znajdujemy: „Na półkach księgarskich", „Nowe normy i projekty norm" oraz „Kronikę".

Numer, jak zwykle wszystkie numery „Techniki Lotniczej", cechuje staranny dobór treści i bardzo dokładne opracowanie graficzne. Cena 9 zł. (jz)

SAMOLOT RAKIETA

W ramach wydawnictwa naukowo-popularnej biblioteki ukazała się nowa książeczka radziecka pt. „Samolot-rakieta" (lotnictwo odrzutowe), opracowana przez L. K. Bajewa i I. Merkułowa. Moskwa—Leningrad, 1952 r. Książeczkę wydało Państwowe Wydawnictwo Techniczno - Teoretycznej Literatury.

W dziewięciu rozdziałach książki omawiają autorzy rozwój szybkości w lotnictwie, która ostatnio wzrosła niebywale dzięki silnikowi odrzutowemu, którego wydajność powiększa się ze wzrostem szybkości. Podane są jasno i zrozumiale zasady działania poszczególnych rodzajów silników odrzutowych, historia ich powstania, przekroczenie „bariery dźwięku" oraz rozwój samolotów bezśmigłowych.

W ostatnim rozdziale, omawiającym przyszłość techniki odrzutowej, podkreślono, że samoloty osiągną wkrótce niebywałą szybkość i wysokość, lecz wymaga to rozwiązania licznych, trudnych problemów (f)

ZMP-owcy NA START

Pod takim tytułem ukazała się ostatnio nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej nowa książka lotnicza T. Urniaża, która opowiada o pilotach i mechanikach ludowego lotnictwa wojskowego. Cena książki 3.50 zł, stron 72, ilustracji 5. Do nabycia w każdej księgarni.

SZLAK BOJOWY POLSKICH LOTNIKÓW

...omawia książka Jerzego Koniecznego pt. „Na zwycięskim szlaku". Cena 2.70 zł, stron 96, ilustracji 17.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE: Młodzież Polski Ludowej z entuzjazmem pozdrawia w dniu Święta Lotnictwa pilotów Ludowego Lotnictwa wojskowego — wierną straż polskiego nieba.
Foto: Wł. Sławny



Polski Przemysł Zapałczany wydał na Tydzień Lotnictwa zapałki z etykietkami lotniczymi, które reprodukujemy powyżej.

CZY ZNASZ LUDZI LOTNICTWA ZSRR

Według podanych niżej określeń wstawić w poziome rzędy niniejszej figury nazwiska pionierów i bohaterów lotnictwa Związku Radzieckiego, ustawiając wyrazy w ten sposób, aby w środkowym pionowym rzędzie odczytać nazwisko genialnego uczonego, który jako pierwszy w świecie opracował zasadę działania silnika odrzutowego.

1						X					
2						X					
3						X					
4						X					
5						X					
6						X					
7						X					
8						X					
9						X					
10						X					

Określenie nazwisk

1. Zdobywca rekordu światowego z 1950 r. w długotrwałości lotu, w kategorii modeli wodnopłatów z napędem mechanicznym.
2. Wykonawca pierwszej pętli na samolocie.
3. Twórca pierwszego na świecie Instytutu Aerodynamicznego.
4. Uczony, który zajmował się mechaniką lotu, aerodynamiką i teorią lotnictwa, przy czym jego wkład pracy przyczynił się w dużej mierze do ugruntowania naukowych podstaw lotnictwa.
5. Bohater Związku Radzieckiego, słynny z przelotów na olbrzymich trasach. Wzór młodzieży lotniczej ZSRR.
6. Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, znany pilot bojowy z czasu II Wojny Światowej.
7. Znany konstruktor śmigłowców.
8. Konstruktor pierwszego na świecie samolotu.
9. Twórca-konstruktor słynnych samolotów myśliwskich.
10. Posiadacz światowego rekordu wysokości w skoku ze spadochronem.

Stanisław Meus
Sosnowiec

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU

Prawidłowe rozwiązanie logogryfu zamieszczonego w 25 n-rze SiM-u winno brzmieć: **„Skrzydła i Motor" to nasz podręcznik, nasza lektura".**

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania, rozlosowano cztery nagrody książkowe, które otrzymują:

Nogacki Zdzisław — Radzionków, ul. Męcz. Oświęcimia 52 (pow. Tarnowskie Góry, woj. Katowice).

Lewicki Jerzy — Ciechanów, ul. Płońska 91/1.

Himkowski Henryk — Warszawa 3, ul. Kwiatowa 5.

NOWE LOTNICZE KSIĄŻKI RADZIECKIE

Nakładem DOSAAF ukazały się ostatnio w Związku Radzieckim nowe książki o tematyce lotniczej.

Bardzo interesująca jest książka Iwana Sazonowa pod tytułem **„Lotnictwo w służbie gospodarki narodowej"** (stron 62). Autor omawia w niej rolę i znaczenie radzieckiego lotnictwa cywilnego dla gospodarki radzieckiej oraz dla rozwoju kultury i nauki. Poszczególne rozdziały poświęcone są zadaniom lotnictwa w gospodarce leśnej i rolnej, w transporcie sanitarnym oraz w innych dziedzinach gospodarki narodowej.

Zany radziecki pilot balonowy i skoczek spadochronowy Piotr Połoсuchin wydał książkę pt. **„Notatki pilota balonowego"**, w której opowiada o rozwoju sportu balonowego w Związku Radzieckim, o jego znaczeniu dla nauki, a także o kilku swoich rekordowych lotach balonowych. Literacko opracował książkę znany radziecki krytyk literacki Rewzin.

O wielkim lotniku rosyjskim Niestierowie opowiada w swej książce I. Szipiłow. Książka ta, wydana przez Wydawnictwo Ministerstwa Spraw Wojskowych ZSRR, nosi tytuł **„Wybitny lotnik rosyjski — P. N. Niestierow"**.

Cenną pomocą dla lotników jest z pewnością książka B. Dawydkina i M. Cetlina pod tytułem **„Podręcznik obserwatora"**. Znaleźć w niej można niezbędne dla pilota sportowego wiadomości o mapach i zasadach mapowania, o przyrządach i pomocach nawigacyjnych, wreszcie podstawowe wiadomości z nawigacji, przykładowe zadania nawigacyjne, elementy astronawigacji, a także zasady prowadzenia statku powietrznego w niedogodnych warunkach meteorologicznych.

Z serii podręczników akademickich ukazała się obszerna praca I. Ostosławskiego i G. Kałajewa pod tytułem **„Stateczność podłużna i sterowność samolotu"**. Wydało ją wydawnictwo „Oborongiz"; stron — 386.

Dużą pomoc dla studentów i inżynierów lotniczych stanowić również będzie książka K. Papoka pt. **„Benzyny"**, w której omówiono najnowsze metody otrzymywania paliw płynnych, skład najczęściej używanych paliw (między innymi paliw lotniczych) oraz najlepsze środki antydetonacyjne.

Humor lotniczy NRD



— Uważaj, teraz robimy zakręt po stronie zawietrznej.
(„Frischer Wind")

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**
REDAGUJE ZESPÓŁ
Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.
Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8.
Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 3279 3-B-24231